

令和6年横審第49号

裁 決

貨物船A灯浮標衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官小林努出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和6年3月19日15時10分

名古屋港第2区

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 499トン

全 長 69.29メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,471キロワット

3 事実の経過

Aは、平成25年12月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台及びGPSプロッター、同スタンド右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ装備し、a受審人ほか6人が乗り組み、空倉のまま、船首2.1メートル船尾3.5メートルの喫水をもって、令和6年3月19日14時55分名古屋港第1区を発し、三重県吉津港に向かった。

ところで、名古屋港は、伊勢湾北部に位置し、第1区ないし第6区の6港区に分かれ、同港北部には南北方向に延びる長さ約2.7海里、幅200メートルないし400メートルの北航路が設定され、同航路の西側端沿いに4基、東側端沿いに名古屋港北航路第6号灯浮標（以下「6号灯浮標」という。）を含めた3基の灯浮標がそれぞれ設置されていた。

また、a受審人は、北航路を多数回航行した経験を有し、6号灯浮標の存在並びにAに装備されたGPSプロッターに北航路及び6号灯浮標が表示されることを承知していた。

a受審人は、離岸操船に引き続き単独で船橋当直に当たり、レーダー2台及びGPSプロッターを作動させ、名古屋港第1区を南下したのち、北航路へ入航しようとしたところ、右舷後方から自船に接近する態勢の同航船を認めたので船間距離をとるため、同航路の東側寄りを航行することとし、15時04分半僅か過ぎ名港中央大橋橋梁灯（C3灯）（以下「中央C3灯」という。）から015度（真方位、以下同じ。）1,660メートルの地点で、針路を189度に定め、12.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

a受審人は、北航路の東側端付近に至り、15時07分少し過ぎ中

央C3灯から023度690メートルの地点で、針路を193度に転じて続航した。

a受審人は、15時08分中央C3灯から030度410メートルの地点に達したとき、6号灯浮標まで740メートルのところとなり、その後6号灯浮標に向首進行する状況となったが、前示同航船の動静を監視することに気をとられ、定期的に6号灯浮標との相対位置関係を確かめるなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、a受審人は、6号灯浮標に向首したまま続航し、15時10分中央C3灯から174度370メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力で、6号灯浮標に衝突した。

当時、天候は曇りで風力4の北風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、球状船首に修理を要しない擦過傷を、6号灯浮標はやぐら支柱に曲損等をそれぞれ生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件灯浮標衝突は、名古屋港において、付近に同航船が存在する状況下、吉津港へ向けて北航路を南下する際、船位の確認が不十分で、6号灯浮標に向首進行したことによって発生したものである。

a受審人は、名古屋港において、付近に同航船が存在する状況下、吉津港へ向けて北航路を南下する場合、6号灯浮標と衝突することのないよう、定期的に6号灯浮標との相対位置関係を確かめるなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、同航船の動静を監視することに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、6号灯浮標に向首進行する状況に気付かず、6号灯浮

標との衝突を招き、船体及び6号灯浮標にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のa受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

令和7年7月30日

横浜地方海難審判所

審判長 審判官 米 倉 毅

審判官 上 羽 直 樹

審判官 高 木 省 吾