

令和 7 年横審第 1 5 号

裁 決

貨物船 A 引船 B 引船列衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A 船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A 一等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 b

職 名 B 船長

操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、当海難審判所は、理事官畑中充出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の四級海技士（航海）の業務を 1 か月停止する。

受審人 b の小型船舶操縦士の業務を 1 か月停止する。

受審人 a 2 を懲戒しない。

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4月8日07時30分半僅か過ぎ

千葉県金田漁港北方沖合

## 2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 534トン

全 長 59.52メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 735キロワット

船種 船名 引船B 台船C

総トン数 9.7トン

登録 長 11.96メートル

全 長 35.00メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 423キロワット

## 3 事実の経過

Aは、平成30年10月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋の前部中央部に操舵スタンド、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コンソールをそれぞれ備え、a1受審人及びa2受審人ほか4人が乗り組み、アセトアルデヒド126トンを積載し、船首2.3メートル船尾4.0メートルの喫水をもって、令和6年4月5日12時00分兵庫県姫路港網干区を発し、千葉港千葉第4区に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、海上試運転成績表によれば、船首2.61メートル船尾3.66メートルの喫水のと看、前後進試験で、前進速力11.3ノットの状態で後進発令から船体停止までに要した時間及び同航走距離が2分02秒及び391メートルであり、左旋回

試験で、速力 11.3 ノットの状態から舵角 35 度とした際の最大縦距が 166 メートルで、90 度回頭に要する時間が 38 秒であり、右旋回試験で、速力 11.4 ノットの状態から舵角 35 度とした際の最大縦距が 164 メートルで、90 度回頭に要する時間が 39 秒であった。

また、A の船舶所有者が定めた安全管理規程に基づく運航基準には、船長が、発航前に運航の可否判断を行い、港内の視程が 500 メートル以下のときには発航を中止しなければならない、航行中に周囲の視程が 2,000 メートル以下となったときには適宜適切な措置をとらなければならない及び 1 日に 1 回以上運航管理者に連絡をする旨がそれぞれ記載されていた。

a 1 受審人は、金田漁港北方沖合に至り、着岸時刻調整のため、翌 6 日 22 時 25 分東京湾東水路中央第 3 号灯標（以下「東 3 号灯標」という。）から 130 度（真方位、以下同じ。）2.1 海里的地点で、左舷錨を投じて錨泊を始め、越えて 8 日 07 時 00 分頃代理店担当者に連絡を入れたところ、着岸予定岸壁付近の視程が良い旨を聞き、次第に海況が悪化する旨の気象予報であったことから、周囲に霧が発生していたものの、着岸予定岸壁に向けて航行を開始することとし、運航管理者にファクシミリでその旨を送信した。

a 1 受審人は、a 2 受審人を船首に配置して出港準備を令し、船橋で、操舵スタンド左舷側の 1 号レーダーを 1.5 海里レンジ、船橋左舷寄りの 2 号レーダーを 3 海里レンジで前方が約 4 海里まで表示するオフセンターとし、共にヘッドアップ表示としてそれぞれ作動させて周囲の状況を確認したところ、07 時 20 分自船付近に約 500 メートルの間隔で点在する複数の錨泊船及び北東方向に B と同船にえい航される非自航鋼製台船 C とで構成される引船列（以下「B 引船列」と

いう。)の各映像をそれぞれ探知した。

a 1 受審人は、霧中信号を行わないまま、1号レーダーでB引船列の動静を監視しながら単独で操船に当たり、視程が約100メートルの状況下、07時22分揚錨を始め、07時25分少し前揚錨を終え、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示し、危険物積載船であることを示す赤灯を点灯して東行を開始した。

a 1 受審人は、錨泊船の間を航過して着岸予定岸壁に向かうこととし、07時25分僅か前東3号灯標から129度2.2海里の地点で、針路を053度に定め、2.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）から緩やかに増速し、安全な速力としないまま、手動操舵によって進行した。

a 1 受審人は、07時26分半僅か過ぎ東3号灯標から127度2.2海里の地点に至り、5.0ノットの速力に達したとき、B引船列が右舷船首2度1,620メートルのところとなり、B引船列と著しく接近することを避けることができない状況となったが、B引船列がその映像のベクトル表示状況から自船の右舷側を航過するものと思い、針路を保つことのできる最小限度の速力に減じることも、また、必要に応じて行きあしを止めることもなく続航した。

a 2 受審人は、船首甲板での揚錨作業を終えたのち、07時27分頃昇橋して1号レーダーの画面を一見し、B引船列が、その映像のベクトル表示状況から、自船の右舷側を航過するものと考え、その旨をa 1 受審人に報告してから2号レーダーの前に移動し、B引船列以外の他船の有無等の確認を始めた。

a 1 受審人は、いつしかB引船列のレーダー映像のベクトル表示が消えた状態で、07時29分僅か前増速を終えて速力を7.9ノットとし、07時29分僅か過ぎ東3号灯標から120度2.3海里の

地点に至って船間距離を設けるため、針路を028度に転じたのち、B引船列のレーダー映像が消えたが、船間距離を設けたものと判断して元の針路に戻すこととし、07時30分僅か過ぎ東3号灯標から116度2.3海里の地点で、針路を040度に転じたところ、07時30分半僅か前船首至近にCを認め、機関を全速力後進にかけたものの、及ばず、07時30分半僅か過ぎ東3号灯標から114度2.3海里の地点において、Aは、船首が042度を向いたとき、原速力のまま、その船首がCの左舷船首部に、後方から87度の角度で衝突した。

当時、天候は霧で風力1の東北東風が吹き、視程は約100メートルで、潮候は下げ潮の中央期にあたり、千葉県木更津市、同県袖ヶ浦市及び同県市原市に濃霧注意報並びに関東海域に海上濃霧警報がそれぞれ発表されていた。

また、Bは、船体中央やや船首寄りに操舵室を設けた鋼製引船で、同室中央に舵輪、その左舷側にレーダー及びGPSプロッター、舵輪右舷側に機関遠隔操縦レバーをそれぞれ備え、b受審人が1人で乗り組み、船首0.4メートル船尾1.8メートルの喫水をもって、作業員1人を乗せ、空船のまま、船首尾0.9メートルの等喫水となった長さ35メートル幅11メートルのCの船首からV字型に係止した直径38ミリメートル長さ15メートルの合成繊維製索の先端に、同じ太さの合成繊維製えい航索をつなぎ、自船の船尾からCの船尾までの距離が約70メートルの引船列を構成し、同月8日06時40分千葉港千葉第4区を発し、京浜港横浜第3区に向かった。

b受審人は、レーダーを1海里レンジでヘッドアップ表示として作動させ、他の物件をえい航する航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示して操舵室右舷船尾側上方に青色回転灯を点灯したもの

の、Cに他の船舶に引かれている船舶の法定灯火を表示しないまま、千葉港を西行したのち、07時24分半僅か過ぎ東3号灯標から105度2.7海里の地点で、針路を228度に定め、6.0ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b受審人は、07時26分半僅か過ぎ東3号灯標から108度2.6海里の地点に達したとき、右舷船首7度1,620メートルのところにAのレーダー映像を初めて探知し、Aと著しく接近することを避けることができない状況となったが、同映像の方位変化状況から、まだ距離があるので、右転して船間距離を設ければ無難に航過することができるものと思い、針路を保つことのできる最小限度の速力に減じることも、また、必要に応じて行きあしを止めることもなく進行した。

こうして、b受審人は、07時27分半僅か過ぎ東3号灯標から110度2.6海里の地点で、針路を258度に転じて続航し、07時30分半僅か前船首至近にAを認め、機関回転数を上げて右舵一杯としたものの、及ばず、B引船列は、Bが325度を向き、Cが315度を向いたとき、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは球状船首に凹損を生じ、B引船列はCの左舷船首部外板に凹損を生じたが、のちに修理された。

#### (航法の適用)

本件は、霧で視界制限状態となった金田漁港北方沖合において、東行するAと西行するB引船列が衝突したもので、衝突地点付近は特別法である海上交通安全法の適用海域であるが、同法には本件に適用される航法規定がないので、一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）が適用されることとなり、両船が霧で互いに視野の内になかった

ことから、予防法第19条によって律するのが相当である。

(原因の考察)

本件は、霧で視界制限状態となった金田漁港北方沖合において、東行するAと西行するB引船列が衝突したもので、事実の経過で示したとおり、両船が、互いの存在をレーダーのみで探知しており、Aが抜錨して航行を開始したときには、B引船列と著しく接近することとなる状況であったものと認められる。

Aは、その後東行したのちに左転しており、予防法第19条第5項第1号の他の船舶が自船の正横より前方にある場合において針路を左に転じることを禁止する規定に違反しているが、既に両船が著しく接近することを避けることができない状況であり、予防法第19条第6項の規定に基づく適切な措置を執っていれば、本件発生が回避できたものと認められる。

したがって、Aの左転は、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、a1受審人の行為と本件に相当な因果関係があったとは認められない。

また、霧のため、視界が約100メートルの状況であったことは、Aの運航基準記載の発航可否及び航行継続の判断基準に抵触しており、当時、a1受審人が、このことを承知のうえで発航したことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、運航基準の遵守違反の行為自体と本件の発生原因に直接の因果関係の相当性があったとは認められない。

したがって、a1受審人が、運航基準を遵守せずに発航したことは、本件発生の原因とならないが、海難防止の観点からは是正されるべき事項である。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、関東海域に海上濃霧警報が発表されている状況下、視界制限状態となった金田漁港北方沖合において、東行するAが、レーダーでB引船列を探知したのち、霧中信号を行うことも安全な速力とすることもせず、B引船列と著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかったことと、西行するB引船列が、レーダーでAを探知し、Aと著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかったこととによって発生したものである。

a 1 受審人は、関東海域に海上濃霧警報が発表されている状況下、視界制限状態となった金田漁港北方沖合において、レーダーでB引船列を探知したのち、霧中信号を行うことも安全な速力とすることもせずに東行中、B引船列と著しく接近することを避けることができない状況となった場合、針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、また、必要に応じて行きあしを止めるべき注意義務があった。ところが、同人は、B引船列がその映像のベクトル表示状況から自船の右舷側を航過するものと思い、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかった職務上の過失により、B引船列との衝突を招き、A及びCにそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のa 1 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2号を適用して同人の四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

b 受審人は、関東海域に海上濃霧警報が発表されている状況下、視界制限状態となった金田漁港北方沖合において、西行中、レーダーでAを

探知し、Aと著しく接近することを避けることができない状況となった場合、針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、また、必要に応じて行きあしを止めるべき注意義務があった。ところが、同人は、Aのレーダー映像の方位変化状況から、まだ距離があるので、右転して船間距離を設ければ無難に航過することができるものと思い、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかった職務上の過失により、Aとの衝突を招き、A及びCにそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のb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2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

a 2受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和7年10月21日

横浜地方海難審判所

審判長 審判官 上 羽 直 樹

審判官 米 倉 毅

審判官 高 木 省 吾