

令和6年神審第25号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 五級海技士（航海）

受 審 人 b

職 名 B船長

海技免許 五級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官上田容之出席のうえ審理し、
次のとおり裁決する。

主 文

受審人aを戒告する。

受審人bを戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和6年1月10日04時03分

高知県室戸岬東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

貨物船B

総 ト ン 数	4 9 9 ト ン	4 9 8 ト ン
全 長	7 0 . 1 2 メートル	7 0 . 0 8 メートル
機関の種類	ディーゼル機関	ディーゼル機関
出 力	1 , 4 7 1 キロワット	1 , 4 7 1 キロワット

3 事実の経過

Aは、平成28年11月に進水し、操舵室前部中央に操舵スタンド及び機関遠隔操作盤を、同室前部左舷側にレーダー2台、電子海図情報表示装置及びGPSプロッターをそれぞれ装備した船尾船橋型の石材、砂、砂利運搬船で、a受審人ほか4人が乗り組み、石灰石1,700トンを積載し、船首3.6メートル船尾5.0メートルの喫水をもって、令和6年1月9日23時00分高知県須崎港を発し、徳島県橋港に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、海上公試運転成績書（船体部）によれば、12.91ノットの速力で航行中、舵角35度をとったとき、左旋回では最大縦距が192.3メートル、最大横距が189.5メートルで、360度回頭するのに2分31秒を要し、右旋回では最大縦距が196.8メートル、最大横距が191.9メートルで、360度回頭するのに2分36秒を要し、12.91ノットの速力で航行中、後進を発令して船体が停止するまでの航走距離は392.74メートル、その所要時間は1分55秒であった。

また、a受審人は、船橋当直体制を、同月8日23時00分から翌9日03時00分までを一等航海士が、03時00分から07時00分までを自身が、07時00分から11時00分までを甲板員が、それぞれ単独で入直する4時間3直制としていた。

a受審人は、翌10日02時50分室戸岬西方沖合で前直の一等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き、航行中の動力船の法定灯

火を表示し、コースアップで3海里レンジ及び1.5海里レンジとし、共にオフセンターとしたレーダー2台、電子海図情報表示装置及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、操舵スタンド後方の椅子に腰掛けた姿勢で同岬南方沖合を北上し、03時38分半僅か過ぎ室戸岬灯台から181度（真方位、以下同じ。）2.49海里的地点で、針路を039度に定めて自動操舵とし、10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、03時57分半ほぼ正船首1.86海里にレーダーでBの映像を確認するとともに同船の表示する白、白、紅、緑4灯を視認し、いずれ接近したらBが自船を避けるものと考えて続航した。

a 受審人は、03時59分室戸岬灯台から086.5度2.11海里的の地点に達したとき、Bが正船首方1.36海里的のところとなり、その後同船とほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、いずれBが自船を避けるものと思い、Bに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、同船の左舷側を通過することができるよう針路を右に転じることなく進出した。

こうして、a 受審人は、同じ針路、速力で続航中、04時03分僅か前船首至近にBを認め、自動操舵のまま右舵をとったのち、急いで操舵を手動操舵に切り替え、左舵一杯としたが、及ばず、04時03分室戸岬灯台から075.5度2.61海里的の地点において、Aは、船首が034度を向いたとき、原速力のまま、その右舷船尾部がBの右舷船首部に前方から6度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風はほとんどなく、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、平成10年3月に進水し、操舵室前部中央に操舵スタ

ンドを、同室前部左舷側にレーダー２台及びGPSプロッターを、同右舷側に機関遠隔操作盤をそれぞれ装備した船尾船橋型の貨物船兼砂利運搬船で、b受審人ほか５人が乗り組み、石こう１,４９０トンを積載し、船首３.２メートル船尾５.２メートルの喫水をもって、同月９日１９時０５分兵庫県東播磨港を発し、須崎港に向かった。

ところで、Bの操縦性能は、操縦性能表によれば、１２.８７ノットの速力で航行中、舵角３５度をとったとき、左旋回では最大縦距が１７８.５メートル、最大横距が１７７.３メートルで、３６０度回頭するのに２分３６秒を要し、右旋回では最大縦距が１７０.５メートル、最大横距が１５５.９メートルで、３６０度回頭するのに２分２５秒を要した。

また、b受審人は、船橋当直体制を、００時００分から０４時００分まで及び１２時００分から１６時００分までを二等航海士が、０４時００分から０８時００分まで及び１６時００分から２０時００分までを自身が、０８時００分から１２時００分まで及び２０時００分から２４時００分までを一等航海士が、それぞれ単独で入直する４時間３直制としていた。

b受審人は、翌１０日０３時３９分僅か過ぎ室戸岬灯台から０５４度６.４０海里の地点で前直の二等航海士から引き継ぎ、単独の船橋当直に就くと同時に針路を２２０度に定めて自動操舵とし、航行中の動力船の法定灯火を表示し、コースアップで６海里レンジとし、オフセンターとしたレーダー１台及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、１０.３ノットの速力で室戸岬北東方沖合を進行した。

b受審人は、針路を定めたとき、ほぼ正船首８.０海里にレーダーでAの映像を確認し、操舵スタンド後方で立った姿勢で見張りに当たり、０３時５１分作動していたレーダーのレンジを６海里から３海里

に切り換えて、Aのレーダー映像を一見し、同船とは右舷対右舷で航過するものと考えて続航した。

b受審人は、03時59分室戸岬灯台から068度3.19海里の地点に達したとき、Aが正船首方1.36海里のところとなり、その後同船とほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、Aとは右舷対右舷で航過するものと思い、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、Aの左舷側を通過することができるように針路を右に転じることなく進行した。

こうして、b受審人は、同じ針路、速力で続航中、04時03分僅か前船首至近にAを認めたものの、どうすることもできず、Bは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷船尾部ハンドレールに曲損等を、Bは、右舷船首部外板に破口等を生じたが、のち、いずれも修理された。

(航法の適用)

本件は、夜間、室戸岬東方沖合において、北上中のAと南下中のBとが衝突したもので、発生地点付近は、特別法である海上交通安全法及び港則法の適用がないので、一般法である海上衝突予防法が適用される。

本件当時、両船は、航行中の動力船の法定灯火を表示し、互いに視野の内にあり、ほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近したものであることから、海上衝突予防法第14条の行会い船の航法によって律するのが相当である。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、夜間、室戸岬東方沖合において、両船がほとんど真向か

いに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近する際、北上中のAが、動
静監視不十分で、針路を右に転じなかったことと、南下中のBが、動
静監視不十分で、針路を右に転じなかったこととによって発生したもので
ある。

a 受審人は、夜間、室戸岬東方沖合において、橘港に向けて北上中、
前路に南下するBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、
同船に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、
同人は、いずれBが自船を避けるものと思い、Bに対する動静監視を十
分に行わなかった職務上の過失により、同船とほとんど真向かいに行き
会い衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、Bの左舷側を
通過することができるように針路を右に転じることなく進行して衝突を
招き、A、B両船それぞれに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。

b 受審人は、夜間、室戸岬東方沖合において、須崎港に向けて南下中、
前路に北上するAを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、
同船に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、
同人は、Aとは右舷対右舷で航過するものと思い、同船に対する動静監
視を十分に行わなかった職務上の過失により、Aとほとんど真向かいに
行き会い衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、同船の左
舷側を通過することができるように針路を右に転じることなく進行して
衝突を招き、A、B両船それぞれに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1月21日

神戸地方海難審判所

審判官 前田 昭 広