

令和6年神審第20号

裁 決

貨物船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A一等航海士

海技免許 三級海技士（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、理事官小嶋正博出席のうえ審理し、
次のとおり裁決する。

主 文

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a1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25日04時19分僅か過ぎ

徳島県日和佐港南東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

漁船B

総 ト ン 数	11,687トン	6.2トン
全 長	181.51メートル	
登 録 長		11.71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	13,470キロワット	
漁船法馬力数		301キロワット

3 事実の経過

Aは、船橋前部中央にレピーターコンパス及び歩行スペースを空けた後方に操舵スタンドを、その右舷側に機関操作コンソールを、左舷側に1号及び2号レーダー並びに電子海図情報表示装置をそれぞれ装備し、船橋前部両舷に携帯型の昼間信号灯が置かれた船首船橋型鋼製ロールオン・ロールオフ貨物船で、船長a2、a1受審人ほか12人が乗り組み、トレーラーシャーシ100台、車両194台及びコンテナ237個を積載し、船首5.8メートル船尾6.8メートルの喫水をもって、令和6年3月23日21時30分沖縄県本部港を発し、阪神港大阪第4区に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、海上公試運転成績書（船体部）によると、22.03ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で航行中、舵角35度を取って左旋回したときの最大縦距及び同横距がそれぞれ548.4メートル及び570.3メートル並びに21.54ノットの速力で航行中、同舵角を取って右旋回したときの最大縦距及び同横距がそれぞれ545.7メートル及び640.2メートルで、22.41ノットの速力で航行中、全速力後進を発令して船体が停止するまでの航走距離は2,207.1メートルで、その所要時間は6分27秒であった。

また、a2船長は、Aの船橋当直を00時00分から04時00分

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分及び16時00分から20時00分までをa1受審人が、08時00分から12時00分及び20時00分から24時00分までを三等航海士がそれぞれ入直し、各当直に操舵手が1人ずつ就く4時間3直制としていた。

a1受審人は、翌々25日03時55分頃昇橋し、船橋当直中の二等航海士からBのレーダー映像について引き継ぎを受け、自身でもその映像を確認して操舵手1人と共に船橋当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示し、ヘッドアップ表示で12海里レンジのオフセンターとした1号レーダー、同表示で6海里レンジのオフセンターとした2号レーダー及び電子海図情報表示装置をそれぞれ作動させ、04時03分僅か過ぎ阿瀬比ノ鼻灯台から153度（真方位、以下同じ。）11.5海里の地点で、針路を038度に定めて自動操舵とし、折からの西方に向かう弱い海流により左方に1度圧流され、19.7ノットの速力で進行した。

針路を定めたとき、a1受審人は、左舷船首方約6海里のところに、Bをレーダーにプロットし、04時09分頃左舷船首方約4海里のところに、同船の白、緑2灯を視認し、レーダーと双眼鏡を用いて動静監視に当たりながら続航した。

a1受審人は、04時14分阿瀬比ノ鼻灯台から135度10.4海里の地点に達したとき、Bが左舷船首23度1.9海里のところとなり、その後、同船が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で自船の進路を避ける様子を見せないまま接近するのを認めたが、これまでも自船に接近したのち近距離で避航する漁船もいたので、いずれ避航船であるBが自船の進路を避けるものと思い、警告信号を行うことも、間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとることも

なく進行した。

こうして、a 1 受審人は、B に対して昼間信号灯を点滅して注意喚起信号を行ったものの、同じ針路、速力で続航し、0 4 時 1 7 分半少し過ぎ阿瀬比ノ鼻灯台から 1 2 8. 5 度 1 0. 3 海里の地点に至ったとき、左舷方至近となった同船に衝突の危険を感じ、自動操舵のまま右回頭を開始し、B に対して昼間信号灯を点滅するとともに、手動操舵に切り換えて右舵 1 5 度として右回頭を継続したものの、及ばず、0 4 時 1 9 分僅か過ぎ阿瀬比ノ鼻灯台から 1 2 6 度 1 0. 4 海里の地点において、A は、船首が 0 5 1 度を向いたとき、原速力のまま、その左舷前部が B の右舷船首部に、後方から 8 4 度の角度で衝突した。

当時、天候は霧雨で風力 3 の西南西風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好で、衝突地点付近には西方に向かう弱い海流があった。

a 2 船長は、自室で休息中、a 1 受審人の指示を受けた操舵手の報告により衝突の事実を知り、昇橋して事後の措置に当たった。

また、B は、船体中央やや後方に操舵室を配し、同室前部中央に舵輪を、その下方にレーダー、GPS プロッター及び魚群探知機を、同左舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ装備したはえなわ漁業に従事する FRP 製漁船で、b 受審人が 1 人で乗り組み、操業の目的で、船首 0. 3 メートル船尾 1. 0 メートルの喫水をもって、同月 2 5 日 0 3 時 0 0 分徳島県由岐漁港を発し、日和佐港南東方沖合の漁場に向かった。

b 受審人は、航行中の動力船の灯火を表示し、GPS プロッター、ヘッドアップ表示で 0. 7 5 海里レンジとしたレーダー及び魚群探知機をそれぞれ作動させ、舵輪後方の椅子に腰を掛けて操船に当たり、0 4 時 0 4 分僅か前阿瀬比ノ鼻灯台から 1 2 3 度 8. 1 海里の地点で、針路を 1 3 5 度に定めて自動操舵とし、折からの西方に向かう弱い海

流により右方に2度圧流され、9.0ノットの速力で進行した。

04時04分僅か過ぎb受審人は、右舷方約6海里のところに、Aの白、白、紅3灯を初認したのち、左舷方の漁場を見ながら続航し、04時14分阿瀬比ノ鼻灯台から125度9.6海里の地点に達したとき、同船が右舷船首60度1.9海里のところとなり、その後Aが前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、同船の白、白、紅3灯を初認したとき、一見してAは自船の船首方を無難に航過するものと思い、方位変化を確かめるなど、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、b受審人は、Aの進路を避けないまま進行し、04時19分右舷船首至近に迫った同船を認めたものの、どうすることもできず、Bは、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷前部外板から左舷後部外板にかけて擦過傷を、Bは、右舷船首部に亀裂及び擦過傷をそれぞれ生じたが、のちBは修理された。

(航法の適用)

本件は、夜間、日和佐港南東方沖合において、北上するAと東行するBとが衝突したもので、衝突地点付近の海域には特別法である港則法及び海上交通安全法の適用がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

両船は、航行中の動力船の灯火を表示して互いに視野の内にあり、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突したこと及び、それぞれに要求される動作をとるのに必要な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、本件は、海上衝突予防法第15条（横切り船の航法）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、日和佐港南東方沖合において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、東行するBが、動静監視不十分で、前路を左方に横切るAの進路を避けなかったことによって発生したが、北上するAが、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

b 受審人は、夜間、日和佐港南東方沖合において、漁場に向けて東行中、右舷方にAを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、方位変化を確かめるなど、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、一見してAは自船の船首方を無難に航過するものと思い、A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、同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、Aの進路を避けないまま進行して同船との衝突を招き、A及びB両船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 1 受審人は、夜間、日和佐港南東方沖合において、阪神港に向けて北上中、Bが衝突のおそれがある態勢で自船の進路を避ける様子を見せないまま接近するのを認めた場合、衝突を避けるための協力動作をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、これまでも自船に接近したのち近距離で避航する漁船もいたので、いずれ避航船であるBが自船の進路を避けるものと思い、衝突を避けるための協力動作をとらなかった職務上の過失により、Bとの衝突を招き、A及びB両船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 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 2 月 1 8 日

神戸地方海難審判所

審判長 審判官 阪 本 義 治

審判官 大 北 直 明

審判官 前 田 昭 広