

令和6年神審第33号

裁 決
貨物船A灯標衝突事件

受 審 人 a
職 名 A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、理事官大野徹二及び同官和田智生出席のうえ審理し、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1月22日21時42分半少し過ぎ
兵庫県東播磨港

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A
総 ト ン 数 266トン
全 長 60.05メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 735キロワット

3 事実の経過

Aは、船橋前部中央に操舵スタンド、その前方にレーダー、左舷側に電子海図システム、右舷側にスラスター制御装置及び機関遠隔制御装置をそれぞれ備え、船首端から46メートル後方、左舷舷側から8メートル右方の船橋上部にGPSアンテナを設置した船尾船橋型鋼製貨物船で、a受審人ほか2人が乗り組み、空倉のまま、船首1.0メートル船尾2.8メートルの喫水をもって、令和6年1月22日11時50分愛媛県今治市所在の造船所を発し、東播磨港に向かった。

a受審人は、21時00分に昇橋し、船橋当直を前直者と交替して舵輪後方に立って操船に当たり、21時27分半少し過ぎ東播磨航路第1号灯標（以下、灯標の名称については「東播磨航路」の冠称を省略する。）から231.5度（真方位、以下同じ。）3.03海里の地点で、針路を051度に定めて自動操舵とし、折からの風潮流により右方に5度圧流されて12.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、電子海図システムに着岸予定の岸壁に他船のAIS情報が表示されていたので、同システムを見て着岸できる空きスペースを探しながら続航し、21時40分半少し過ぎ第1号灯標から203度800メートルの地点に達したとき、第2号灯標まで730メートルとなり、その後圧流されながら同灯標に向かって接近する状況であったが、電子海図システムで、着岸場所を探すことに気をとられ、第2号灯標との相対位置関係を確認するなど、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。

a受審人は、右方に圧流されながら第2号灯標に接近する状況に気付かないまま進行し、21時42分半少し前船首至近に同灯標を視認し、手動操舵に切り替えて左舵一杯としたものの、及ばず、21時

4 2 分半少し過ぎ第 1 号灯標から 1 4 2 度 4 3 0 メートルの地点において、A は、船首が 3 5 9 度を向き、8. 7 ノットの速力となったとき、その右舷船尾部が第 2 号灯標に衝突した。

当時、天候は曇りで風力 5 の西風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好で、衝突地点付近には、東南東方に向かう弱い潮流があり、兵庫県加古郡播磨町には強風及び波浪の各注意報が発表されていた。

衝突の結果、右舷船尾部外板に擦過傷を、第 2 号灯標は、防護枠に曲損等をそれぞれ生じた。

（原因及び受審人の行為）

本件灯標衝突は、夜間、東播磨港南西方沖合において、強風及び波浪の各注意報が発表された状況下、東播磨港に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、圧流されながら第 2 号灯標に向かって進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、夜間、東播磨港南西方沖合において、強風及び波浪の各注意報が発表された状況下、東播磨港に向けて航行する場合、第 2 号灯標に衝突することのないよう、同灯標との相対位置関係を確認するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、電子海図システムで、着岸場所を探すことに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、圧流されながら第 2 号灯標に向かって接近する状況に気付かないまま進行して同灯標への衝突を招き、A 及び第 2 号灯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5月28日

神戸地方海難審判所

審判官 岩 崎 欣 吾