

令和6年神審第35号

裁 決

貨物船A貨物船B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）（履歴限定）

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、理事官大野徹二出席のうえ審理し、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 a 2 を戒告する。

受審人 b を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和5年7月11日04時00分半僅か過ぎ

徳島県飛島南東方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	貨物船B
総トン数		2,988トン	499トン
全長		118.03メートル	75.80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		3,900キロワット	735キロワット

3 事実の経過

(1) 鳴門海峡

鳴門海峡は、兵庫県淡路島と徳島県大毛島に挟まれた、紀伊水道と播磨灘を南北に結ぶ海峡で、大毛島の孫埼付近から海峡最狭部に架かる大鳴門橋の南方約600メートルにある飛島にかけての水域が、東西から拡延する浅礁などで可航幅約400メートルの狭い水道となっていた。

また、海上保安庁刊行の瀬戸内海水路誌には、針路法として、「鳴門海峡に接近する場合、1海里以上離れたところで水道を見通し、本流と行会い船を確認したうえで大鳴門橋橋梁灯（中央灯）を目標に、南航及び北航とも橋軸に対して直角となるように航行する。」旨が、潮流について、「常に1日に2回の北流と2回の南流があり、最強流速は南流で10ノットに達し、潮流が激しく流れるところは、南流時には孫埼と門埼とを結んだ一線以南である。」旨がそれぞれ記載されていた。

(2) 関係人の経歴等

ア a 1 受審人

a 1 受審人は、令和3年4月からAに船長として乗り組み、鳴

門海峡を月に3回ないし4回北上して通航していた。

イ a 2受審人

a 2受審人は、平成31年2月からAに航海士として乗り組み、鳴門海峡を月に3回ないし4回北上して通航していた。

ウ b受審人

b受審人は、(一部省略)令和5年4月からBに船長として乗り組み、鳴門海峡を月に約8回通航していた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、操舵室前部中央にレピーターコンパス、歩行スペースを空けた後方に操舵スタンド、その右舷側に機関遠隔操縦装置を、左舷側に中央から順に1号レーダー、電子海図情報表示装置(以下「ECDIS」という。)及び2号レーダーをそれぞれ装備した船首船橋型鋼製自動車運搬船で、a1、a2両受審人ほか9人が乗り組み、車両597台を積載し、船首3.60メートル船尾4.95メートルの喫水をもって、令和5年7月10日14時00分三重県四日市港を発し、岡山県宇野港に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、海上公試運転成績書(船体部)によると、船首喫水2.999メートル船尾喫水4.154メートル及び排水量3,727トンの状態で、機関を回転数毎分210及びプロペラ翼角を22.0度として約18ノットの速力(対地速力、以下同じ。)で前進中、舵角35度とした場合の最大縦距及び同横距が左旋回で296.39メートル及び305.65メートル、右旋回で295.57メートル及び357.95メートル、後進を発令して船体が停止するまでの航走距離は698メートル、その所要時間は2分56秒であった。

また、a1受審人は、Aの船橋当直を23時30分から03時

30分及び11時30分から15時30分までを二等航海士が、03時30分から07時30分及び15時30分から19時30分までをa2受審人が、07時30分から11時30分及び19時30分から23時30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、狭水道通航時等には昇橋して自ら操船指揮を執るようにしていた。

a1受審人は、翌11日03時30分頃兵庫県沼島西方沖合で鳴門海峡通航に備えて昇橋して1号レーダーでBの映像を初認し、当直中のa2受審人を2号レーダーの後方で見張りなどの操船補佐に、操舵手を操舵にそれぞれ当たらせ、自らは操舵室前部中央のレピーターコンパスの後方に立って操船指揮を執り、航行中の動力船の灯火を表示し、4海里レンジとした1号レーダー、4海里レンジのオフセンターとした2号レーダー及び7海里レンジとしたECDISをそれぞれ作動させて北上した。

a1受審人は、平素、大鳴門橋に向けて航行するとき、南下船がいるときは淡路島寄りに北上し、互いに左舷を対して航過していたものの、Bより先に南下していた2隻の貨物船が飛島付近で左転し、その後自船と互いに右舷を対して航過したので、Bも飛島付近で左転し、互いに右舷を対して航過するものと予想し、03時52分僅か過ぎ鳴門飛島灯台（以下「飛島灯台」という。）から139.5度（真方位、以下同じ。）2.3海里的地点で、針路を320度に定め、折からの潮流に抗して15.1ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

a1受審人は、03時55分半少し過ぎ飛島灯台から139.5度1.3海里的地点で、右舷前方約2海里的のところに、大鳴門橋に向けて南下するBの白、白、紅3灯を視認したとき、a2受審人に

対し、同船の接近状況を逐次報告させるなど、適切な操船補佐に当たるよう十分に指示することなく続航した。

一方、a 2 受審人は、2号レーダー後方に立って操船補佐に当たり、大鳴門橋に向けて南下するBの白、白、紅3灯を視認したが、a 1 受審人もレーダーを確認していたので、同船の接近状況を報告しなくても把握しているものと思ひ、Bの同状況を逐次報告するなど、船長を適切に補佐することなく、船首方の見張りを続けた。

a 1 受審人は、大鳴門橋橋梁灯（C 1 灯）（以下「大鳴門橋中央灯」という。）に向けることなく進行し、0 3 時 5 7 分僅か過ぎ飛島灯台から1 3 9 度 1. 0 海里の地点に達したとき、Bが右舷船首1 2 度 1. 5 海里のところとなり、その後同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、依然として、Bも飛島付近で左転し、互いに右舷を対して航過できるものと思ひ、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、a 1 受審人は、衝突を避けるための措置をとることなく続航し、0 4 時 0 0 分僅か過ぎ飛島灯台から1 3 6 度 5 2 0 メートルの地点に至ったとき、右舷船首至近となったBに衝突の危険を感じ、左舵3 0 度を令したものの、及ばず、0 4 時 0 0 分半僅か過ぎ飛島灯台から1 3 5. 5 度 4 2 0 メートルの地点において、Aは、船首が2 6 6 度を向いたとき、原速力のまま、その右舷船尾部がBの左舷船尾部に、後方から8度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北西風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好で、衝突地点付近には南方に向かう強い潮流があった。

また、Bは、操舵室前部中央に操舵スタンド、その右舷側に機関遠隔操縦装置を、左舷側に中央から順に1号レーダー、GPSプロ

ッター及び2号レーダーをそれぞれ装備した船尾船橋型鋼製貨物船で、b受審人ほか4人が乗り組み、スチールコイル561トンを積載し、船首3.2メートル船尾4.4メートルの喫水をもって、令和5年7月10日22時50分岡山県水島港を発し、愛知県名古屋港に向かった。

ところで、Bの操縦性能は、海上試運転成績書船体部によると、船首喫水2.676メートル船尾喫水3.719メートル及び排水量1,928トンの状態で、機関を回転数毎分230として約11.5ノットの速力で前進中、舵角35度とした場合の最大縦距及び同横距が左旋回で226.89メートル及び206.36メートル、右旋回で206.01メートル及び199.79メートル、後進を発令して船体が停止するまでの航走距離は437メートル、その所要時間は2分19秒であった。

また、b受審人は、Bの船橋当直を23時20分から03時20分及び11時20分から15時20分までを一等航海士が、03時20分から07時20分及び15時20分から19時20分までを二等航海士が、07時20分から11時20分及び19時20分から23時20分までを自身がそれぞれ入直し、狭水道通航時等には昇橋して自ら操船指揮を執るようにしていた。

b受審人は、翌11日03時45分徳島県島田島北方沖合で鳴門海峡通航に備えて昇橋し、当直中の二等航海士から自船に係る反航船はA1隻であることの引き継ぎを受け、自身でも1号レーダーで同船の映像を初認してAとは大鳴門橋を通過してから行き会うものと予想し、二等航海士を操舵に当たらせ、自らは6海里レンジのオフセンターとした1号レーダーの後方に立って操船指揮を執り、航行中の動力船の灯火を表示し、GPSプロッターを作動させて東

行した。

b受審人は、03時49分僅か過ぎ飛島灯台から324度2.0海里の地点で、針路を129度に定め、11.7ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b受審人は、03時55分半僅か過ぎ飛島灯台から347.5度1,570メートルの地点で、鳴門海峡の右側端を航行するため、針路を163度に転じ、折からの南方に向かう強い潮流の影響を受けて左方に7度圧流されるとともに、速力を徐々に上げながら続航していたところ、左舷前方約2海里のところ、北上するAの白、白、緑3灯を視認した。

b受審人は、03時57分僅か過ぎ飛島灯台から355.5度1,060メートルの地点に達したとき、Aが左舷船首11度1.5海里のところとなり、その後同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、いずれAが右転して互いに左舷を対して航過できるものと思い、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、b受審人は、警告信号を行うことも、衝突を避けるための措置をとることもなく進行し、03時59分半僅か過ぎ飛島灯台から077度310メートルの地点に至ったとき、船首至近となったAに衝突の危険を感じ、右舵一杯を令して機関を停止したものの、及ばず、Bは、船首が274度を向き、9.2ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷船尾部外板に破口を伴う擦過傷を、Bは、左舷船尾部ハンドレールに曲損等をそれぞれ生じ、b受審人が肋骨骨折を負った。

(航法の適用)

本件は、夜間、海上交通安全法の適用海域である飛島南東方沖合において、北上中のAと南下中のBが衝突したものであるが、同法には本件に適用でき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。

本件時、A及びB両船は、互いに視野の内にある状況下、互いに進路を横切る態勢で接近して衝突に至ったことから、予防法第15条の横切り船の航法の適用が考えられるが、事実の経過で示したとおり、鳴門海峡を南下するBが南方に向かう強い潮流の影響を受けるようになり、速力が徐々に上がり一定していないうえ、同海峡の右側端に寄って航行している状況下、行動の自由が制限されていたと認められ、定型的航法適用の条件である、見合い関係を生じてから両船がそのままの針路及び速力で航行することが予想されること及び両船とも行動の自由を制限されていないことのいずれにも適合しないことから、同条を適用するのは相当ではない。

その他、予防法には本件に適用される航法規定がないことから、同法第38条及び第39条の船員の常務により律するのが相当である。

(原因の考察)

事実の経過で示したとおり、Aは鳴門海峡を通航する予定で北上しており、瀬戸内海水路誌に記載があるように、大鳴門橋中央灯に向けて航行していれば、同海峡に向ける針路となり、Bと互いに左舷を対して航過することができたものと認められる。

したがって、Aが、大鳴門橋中央灯に向けて航行しなかったことは、本件発生の原因となる。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、夜間、飛島南東方沖合において、鳴門海峡を通航する予定で北上中のAが、大鳴門橋中央灯に向けて航行しなかったばかりか、Bと衝突のおそれがある態勢で接近する状況となった際、動静監視不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったことによって発生したが、同海峡の右側端に寄って南下中の同船が、Aと衝突のおそれがある態勢で接近する状況となった際、動静監視不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

Aの運航が適切でなかったのは、船長が、船橋当直者に対し、Bの接近状況を逐次報告させるなど、適切な操船補佐に当たるよう十分に指示しなかったことと、船橋当直者が、船長を適切に補佐しなかったことによるものである。

a 1 受審人は、夜間、鳴門海峡に向けて北上中、鳴門海峡の右側端に寄って南下中の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、Bより先に南下していた2隻の貨物船が飛島付近で左転し、その後自船と互いに右舷を対して航過したので、Bも飛島付近で左転し、互いに右舷を対して航過できるものと思い、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、Bと衝突のおそれがある態勢で接近する状況であることに気付かず、衝突を避けるための措置をとることなく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、b 受審人を負傷させるに至った。

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。

a 2 受審人は、夜間、鳴門海峡に向けて北上中、a 1 受審人の操船補

佐に当たる場合、Bの接近状況を逐次報告するなど、同人を適切に補佐すべき注意義務があった。しかるに、a 2受審人は、a 1受審人もレーダーを確認していたので、同船の同状況を報告しなくても把握しているものと思い、同人を適切に補佐しなかった職務上の過失により、a 1受審人がBとの衝突を避けるための措置をとることなく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、b受審人を負傷させるに至った。

以上のa 2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、鳴門海峡の右側端に寄って南下中、北上中の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、いずれAが右転して互いに左舷を対して航過できるものと思い、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と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であることに気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための措置をとることもなく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、自らも負傷するに至った。

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7月31日

神戸地方海難審判所

審判長 審判官 阪本 義治

審判官 岩 崎 欣 吾

審判官 桐 井 晋 司