

令和7年神審第6号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a 2

職 名 A次席一等航海士

海技免許 三級海技士（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 2 の三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

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9月12日23時22分少し過ぎ

紀伊水道南方沖合

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, 5 6 6 トン
全 長	6 5. 2 2 メートル	2 3 5. 0 0 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, 3 2 3 キロワット	9, 5 0 0 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、右舷側に機関遠隔制御装置、左舷側に電子海図情報表示装置及びレーダー2台をそれぞれ備え、船橋前部右舷側天井には当直者の動きを12分間検知できなければ警報を発するように設定された第二種船橋航海当直警報装置（以下「当直警報装置」という。）のモーションセンサーが設置され、船首端から52メートル後方、右舷舷側から7メートル左方の船橋上部にGPSアンテナを設置した船尾船橋型鋼製貨物船で、船長a1及びa2受審人ほか3人が乗り組み、空倉のまま、船首2.92メートル船尾3.88メートルの喫水をもって、令和6年9月12日16時10分高知県須崎港を発し、千葉港葛南区に向かった。

a2受審人は、高知県室戸岬南方沖合で前直者と船橋当直を交替して航行中の動力船の法定灯火を表示し、電子海図情報表示装置及びレーダーを作動させ、舵輪後方に立って単独で操船に当たり、21時00分室戸岬灯台から105.5度（真方位、以下同じ。）4.2海里の地点で、針路を072度に定めて自動操舵とし、11.6ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a2受審人は、22時22分少し過ぎ室戸岬灯台から078度19.6海里の地点に達したとき、レーダーに他船の映像がなく、航行の支障となる船舶がいなかった安心感から、気が緩んで眠気を催したが、これまで居眠りをしたことがなかったので、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、操舵室内を歩いて身体を動かすなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

こうして、a2受審人は、電子海図情報表示装置後方で操作盤のハンドレールを両手でつかんでしゃがみ込み、いつしか居眠りに陥り、当直警報装置のモーションセンサーが同人の動きを感知して警報が発

せられないまま居眠り運航を続け、23時18分室戸岬灯台から075.5度30.3海里の地点となったとき、正船首1,520メートルのところに漂泊中のBが存在し、その後同船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったものの、Bを避けることなく続航し、23時22分僅か過ぎふと目が覚め、至近に同船の作業灯の明かりを認めて左舵を取ったものの、効なく、23時22分少し過ぎ室戸岬灯台から075.5度31.1海里の地点において、Aは原針路及び原速力のまま、その船首がBの右舷船尾部に前方から81度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の東北東風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であった。

a 1 船長は、自室で休息中、衝撃に気付いて昇橋し、衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、船橋中央に操舵スタンドを配し、レーダー2台、GPS装置、電子海図情報表示装置及び航海情報記録装置を備え、船首端から205メートル後方、左舷舷側から13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、フィリピン共和国籍の船長b 1及び三等航海士b 2ほか同国籍の船員19人が乗り組み、石炭80,004トンを積載し、船首12.67メートル船尾12.80メートルの喫水をもって、令和6年8月27日22時36分（オーストラリア東部標準時）オーストラリア連邦ニューカッスル港を発し、徳島県橘港に向かった。

b 1 船長は、日本の領海に入る前に着岸時刻の調整及び機関の点検をするため、越えて9月12日22時46分室戸岬灯台から076.5度32.2海里の地点で、船首が304度を向き、6.9ノットの速力となったところで機関を停止し、AIS運航情報を運転不

自由船として運転不自由船の灯火を表示するとともに甲板照明灯を点灯して漂泊を開始した。

b 1 船長は、23時00分 b 2 三等航海士を船橋当直に就けて降橋し、同三等航海士は、甲板手とともに船橋当直に当たり、23時07分衝突地点付近で船首が167度を向いたとき、右舷方3.0海里のところにAの白、白、紅、緑4灯を初認し、23時18分衝突地点付近に達し、船首が167度を向いたまま、0.6ノットの速力となったとき、同船が右舷船首82度1,520メートルのところとなり、その後Aが自船に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めたが、警告信号を行わなかった。

b 2 三等航海士は、VHF無線電話16チャンネルでAを呼び出し、さらに同船の船橋に向けて昼間信号灯を点滅させたものの、応答はなかった。

b 1 船長は、b 2 三等航海士からの連絡により昇橋し、23時22分汽笛で長音を吹鳴させ、b 2 三等航海士が機関を微速力前進としたものの、及ばず、Bは、船首が171度を向き、0.4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、船首部外板に圧壊等を生じたが、のち修理され、Bは右舷船尾部外板に凹損等を生じ、A乗組員1人が頭部打撲等を負った。

(航法の適用)

本件は、紀伊水道南方沖合において、東行するAと南方向に動いているBとが衝突したもので、衝突地点は、日本の領海外であることから、1972年の海上における衝突予防のための国際規則（以下「国際規則」という。）が適用される。

両船は互いに進路を横切る態勢で接近して衝突に至ったものであるが、事実の経過で示したとおり、Bは機関を停止して徐々に速力を減少しながら極低速力で南方向に動いている状態で漂泊していたもので、同船が針路、速力を保って進行することを予想できない状況であったと認められることから、本件に国際規則第15条の横切り船の航法を適用することはできない。

国際規則には、航行中の船舶と漂泊中の船舶に適用する定型的な航法規定がないので、同規則第2条（a）及び（b）の船員の常務により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、紀伊水道南方沖合において、航行中のAが、居眠り運航の防止措置が不十分で、漂泊中のBを避けなかったことによって発生したものである。

a 2 受審人は、夜間、紀伊水道南方沖合において、単独で船橋当直に当たり、千葉港葛南区に向けて自動操舵で航行中、レーダーに他船の映像がなく、航行の支障となる船舶がいなかった安心感から、気が緩んで眠気を催した場合、居眠りに陥ることのないよう、操舵室内を歩いて身体を動かすなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があった。しかし、同人は、これまで居眠りをしたことがなかったので、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった職務上の過失により、いつしか居眠りに陥り、前路で漂泊中のBを避け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、A乗組員1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2号を適用して同人の三級海技士（航海）の業務を

1 か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和7年8月6日

神戸地方海難審判所

審判官 岩 崎 欣 吾