

令和7年神審第8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 二級海技士（航海）

受 審 人 b 1

職 名 B船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 b 2

職 名 B二等航海士

海技免許 四級海技士（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 の二級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 b 1 を戒告する。

受審人 b 2 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6年10月3日21時23分少し前

鳴門海峡

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	貨物船B
総トン数		498トン	497トン
全長		76.23メートル	76.23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		1,176キロワット	1,471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メートルにある徳島県飛島にかけての水域が、東西から拡張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。

(2) 関係人の経歴等

ア a 受審人

a 受審人は、(一部省略) これまでに鳴門海峡を50回通航していた。

イ b1 受審人

b1 受審人は、(一部省略) これまでに鳴門海峡を年間20回ないし30回通航していた。

ウ b2 受審人

b2 受審人は、(一部省略) これまでに鳴門海峡を約10回通航していた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、操舵室前部中央に操舵スタンド、その左舷前方にGPSプロッター、同スタンドの右舷側に機関遠隔操縦装置、左舷側に中央から順に1号及び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、a受審人ほか3人が乗り組み、空倉のまま、船首1.2メートル船尾3.7メートルの喫水をもって、令和6年10月3日19時00分徳島県橋港を発し、愛媛県松山港に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、海上試運転成績表によると、船首喫水1.11メートル船尾喫水3.27メートル及び排水量1,255.33トンの状態で、機関を回転数毎分290として約14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旋回直径が左旋回で190メートル、右旋回で230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約530メートル、その所要時間は2分13秒であった。

また、a受審人は、Aの船橋当直を00時から04時及び12時から16時までを二等航海士が、04時から08時及び16時から20時までを一等航海士が、08時から12時及び20時から24時までを自身がそれぞれ入直する単独4時間3直制としていた。

a受審人は、出港操船に引き続き単独の船橋当直に就き、操舵スタンドの後方に立った姿勢で操船に当たり、航行中の動力船の灯火を表示し、GPSプロッター及び12海里レンジとしたレーダー1台をそれぞれ作動させ、21時08分半少し前鳴門飛島灯台（以下「飛島灯台」という。）から158.5度（真方位、以下同じ。）2.2海里の地点で、針路を341度に定め、折からの潮流に乗じて10.0ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

a受審人は、21時13分レーダーでBの映像を初認し、同船とは大鳴門橋付近で行き会うものと判断して続航した。

a 受審人は、鳴門海峡の右側端に寄ることなく進行し、21時21分少し前飛島灯台から135度340メートルの地点に達したとき、Bが正船首1,420メートルのところとなり、針路及び速力を保てば同船と約270メートルの船間距離で互いに右舷を対して無難に航過する態勢であったが、Bと互いに左舷を対して航過できるものと思い、レーダープロットングその他の系統的な観察等を行うなど、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気付かず、Bの前路に向けて右回頭を開始し、新たな衝突の危険を生じさせた。

こうして、a 受審人は、左舷前方にBの白、白、緑3灯を視認し、21時22分半少し前左舷船首至近となった同船に衝突の危険を感じ、右舵一杯としたものの、及ばず、21時23分半少し前飛島灯台から052度480メートルの地点において、Aは、船首が078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45度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力1の南南西風が吹き、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、北方に向かう弱い潮流があった。

また、Bは、操舵室前部中央に操舵スタンド、その右舷前方に電子海図システム、左舷前方にGPSプロッター、同スタンドの右舷側に機関遠隔操縦装置、左舷側に中央から順に1号及び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、b1及びb2両受審人ほか3人が乗り組み、コークス約1,200トンを積載し、船首3.02メートル船尾4.28メートルの喫水をもって、令和6年10月3日17時30分香川県坂出港を発し、橘港に向かった。

ところで、Bの操縦性能は、船体部海上試運転成績表によると、

船首喫水 1.02メートル船尾喫水 3.20メートル及び排水量 1,212.37トンの状態で、機関を回転数毎分 280として約 1.5ノットの速力で前進中、舵角 35度とした場合の最大旋回直径が左旋回で約 222メートル、右旋回で約 269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約 550メートル、その所要時間は 2分 14秒であった。

また、b1受審人は、Bの船橋当直を 00時から 04時及び 12時から 16時までを一等航海士が、04時から 08時及び 16時から 20時までを自身が、08時から 12時及び 20時から 24時までを b2受審人がそれぞれ入直する単独 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。

b1受審人は、21時 00分徳島県島田島北西方沖合で鳴門海峡通航に備えて昇橋し、当直中の b2受審人から北上する Aについて引き継ぎを受け、自身でも 1号レーダーに重畳表示させた AIS 情報で、同船を初認して操船指揮に当たった。

b1受審人は、操舵スタンドの後方に立った姿勢で自ら操船に当たり、b2受審人を船橋内右舷側で見張りに当たらせ、航行中の動力船の灯火を表示し、GPSプロッター、電子海図システム及び 3海里レンジのオフセンターとした 1号レーダーをそれぞれ作動させ、21時 03分半僅か前飛島灯台から 302.5度 4.1海里の地点で、針路を 108度に定め、折からの潮流に抗して 13.1ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b1受審人は、21時 16分僅か過ぎ飛島灯台から 327度 1.6海里の地点で、針路を 132度に転じて続航した。

b1受審人は、21時 19分半少し過ぎ飛島灯台から 342度 1,540メートルの地点で、1号レーダーで Aの映像を捕捉して

同船のAIS情報を確認し、自船が大鳴門橋を通過後にAと行き会い、同船は飛島に寄る針路で北上しているため、Aと互いに右舷を対して航過できるものと判断し、針路を大鳴門橋橋梁灯（C2灯）に向く143度に転じて進行した。

針路を転じたとき、b1受審人は、b2受審人に対し、Aのレーダープロットングその他の系統的な観察等を行って動静を逐次報告させるなど、適切な操船補佐に当たるよう指示しなかった。

b1受審人は、鳴門海峡の右側端に寄ることなく続航し、21時21分少し前飛島灯台から349度1,130メートルの地点に達したとき、Aが右舷船首18度1,420メートルのところとなり、互いに右舷を対して無難に航過する態勢であった同船が、自船の前路に向けて右回頭を開始し、新たな衝突の危険を生じさせたが、依然として、Aと互いに右舷を対して航過できるものと思い、レーダープロットングその他の系統的な観察等を行うなど、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

一方、b2受審人は、電子海図システムに重畳表示させたAIS情報を確認しながら見張りに当たり、互いに右舷を対して無難に航過する態勢であったAが、自船の前路に向けて右回頭を開始し、新たな衝突の危険を生じさせたが、Aと互いに右舷を対して航過できるものと思い、同船のレーダープロットングその他の系統的な観察等を行って動静を逐次報告するなど、船長を適切に補佐しなかった。

こうして、b1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て右舷前方にAの白、白、紅、緑4灯を視認し、21時22分半僅か過ぎ飛島灯台から021.5度580メートルの地点に至ったとき、右舷船首至近となった同船

に衝突の危険を感じ、機関を全速力後進にかけて左舵一杯としたものの、及ばず、Bは、船首が123度を向き、7.5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、左舷前部外板に凹損等を、Bは、右舷船首部ハンドレールに曲損等をそれぞれ生じた。

(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鳴門海峡において、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。

鳴門海峡は、事実の経過で示したとおり、予防法第9条に定める狭い水道等に該当し、両船が、右側端に寄って航行することが安全であり、かつ、実行に適する状況であったと認められることから、同条第1項の規定が適用されることとなる。

そして、予防法第9条第1項が遵守されず、両船が互いに右舷を対して無難に航過できる状況下、Aが衝突の約2分半前にBの前路に向けて右回頭を開始したことにより、両船間に衝突の危険が生じたもので、定型的航法を適用する十分な時間的、距離的余裕があったとは認められないから、本件は予防法第38条及び第39条を適用し、船員の常務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、鳴門海峡において、北上中のAが、同海峡の右側端に寄って航行しなかったばかりか、動静監視不十分で、互いに右舷を対して無難に航過する態勢で南下するBの前路に向けて右回頭を開始し、

新たな衝突の危険を生じさせたことによって発生したが、南下中の同船が、鳴門海峡の右側端に寄って航行しなかったばかりか、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。

Bの運航が適切でなかったのは、船長が、船橋当直者に対し、Aのレーダープロットングその他の系統的な観察等を行って動静を逐次報告させるなど、適切な操船補佐に当たるよう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 受審人は、夜間、鳴門海峡において、松山港に向けて北上中、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、同船のレーダープロットングその他の系統的な観察等を行うなど、B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、同船と互いに左舷を対して航過できるものと思い、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、同船と互いに右舷を対して無難に航過する態勢であることに気付かず、Bの前路に向けて右回頭を開始し、新たな衝突の危険を生じさせ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2号を適用して同人の二級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

b 1 受審人は、夜間、鳴門海峡において、橘港に向けて南下中、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、同船のレーダープロットングその他の系統的な観察等を行うなど、A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、同船は飛島に寄る針路で北上しているので、Aと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、互いに右舷を対して無難に航過する態勢であったAが、自船の前路に向けて右回頭を開始し、新たな衝突の危険を生じさせたことに気付かず、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A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b1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。

b2受審人は、夜間、鳴門海峡において、橘港に向けて南下中、b1受審人の操船補佐に当たる場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、Aのレーダープロットングその他の系統的な観察等を行って動静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、b2受審人は、同船と互いに右舷を対して航過できるものと思い、b1受審人を適切に補佐しなかった職務上の過失により、同人が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A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b2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11月27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