

令和6年広審第15号

裁 決

油送船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

補 佐 人 2人

受 審 人 b

職 名 B船長

海技免許 三級海技士（航海）

補 佐 人 1人

本件について、令和6年6月5日その管轄を横浜地方海難審判所から当海難審判所に移転する指定があったので、当海難審判所は、理事官岸尾光一出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人aを戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和5年6月27日01時46分半少し過ぎ

茨城県鹿島港北方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	油送船A	貨物船B
総 ト ン 数		3,832トン	496トン
全	長	104.94メートル	75.23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	3,309キロワット	1,323キロワット

3 事実の経過

(1) Aの設備及び性能等

Aは、バウスラスターを装備した船尾船橋型の鋼製油送船で、船橋前部中央に操舵スタンド、同スタンドにジャイロコンパス、自動操舵装置及び舵輪、その右舷側に電子海図情報表示装置、機関及びバウスラスターの各遠隔操縦装置、左舷側にレーダー2台及びGPSプロッターがそれぞれ備えられ、船首両舷に重量2,330キログラムのストックレスアンカーと1節の長さ27.5メートルの錨鎖各8節半が装備されていた。

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6.450メートル船尾喫水7.065メートルの状態において、速力13.8ノットで前進中に左舵35度をとったとき、最大縦距が247メートル、最大横距が300メートル及び90度回頭に要する時間が45秒、速力14.3ノットで前進中に右舵35度をとったとき、最大縦距が267メートル、最大横距が329メートル及び90度回頭に要する時間が48秒であり、速力14.2ノットで前進中に全速力後進を発令してから船体が停止するまでの所要時間及び最短停止距離が4分42秒及び1,179メートルであった。

(2) Bの設備及び性能等

Bは、バウスラスターを装備した船尾船橋型の鋼製貨物船で、船

橋前部中央に操舵スタンド、同スタンドにジャイロコンパス、自動操舵装置及び舵輪、その左舷側にレーダー２台、GPSプロッター及びVHF無線電話、右舷側に機関及びバウスラスターの各遠隔操縦装置、その後方に海図台がそれぞれ備えられていた。

操縦性能は、海上公試運転成績書によると、船首喫水１．３４メートル船尾喫水３．１１メートルの状態において、速力１３．８８ノットで前進中に左舵及び右舵各３５度をとったとき、最大横距が２０２メートル及び２１５メートル、９０度回頭に要する時間が左旋回で４６秒５７、右旋回で４４秒０４であり、同速力で前進中に全速力後進を発令してから船体が停止するまでの所要時間が２分２８秒であった。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか９人が乗り組み、空倉のまま、船首３．２０メートル船尾４．７０メートルの喫水をもって、令和５年６月２６日１５時４５分宮城県仙台塩釜港を発し、鹿島港に向かった。

a受審人は、翌２７日０１時１０分鹿島港北方約５海里沖合で、昇橋して二等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、レーダー２台及び電子海図情報表示装置を作動させ、着岸時刻を調整するため同港北方約２海里沖合で錨泊することとし、０１時２５分鹿嶋灯台から０４４度（真方位、以下同じ。）５．８０海里の地点で、針路を１８９度に定めて自動操舵とし、機関を全速力前進にかけて１４．１ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、０１時３０分左舷後方１．６海里のところに、Bのレーダー映像を探知して白、白、緑３灯を視認した後、同船が自船よりも遅い同航船で鹿島港に入港することを知り、投錨準備のため

に甲板を照らす複数の作業灯を点灯し、二等航海士及び甲板員1人を船首配置に、自身は操舵スタンド後方で操船に当たり、01時33分鹿嶋灯台から059度4.43海里の地点に至り、機関を適宜使用して減速を始め、01時43分半少し前鹿嶋灯台から072度3.80海里の地点で、船首が209度を向いていたとき、水深約23メートルの海中に左舷錨を投じ、錨鎖を4節半水面まで延出して錨泊を開始した。

錨泊を開始したとき、a受審人は、Bが右舷船尾12度1,200メートルのところとなり、その後同船が自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が、甲板を照らす複数の作業灯を点灯しているので錨泊していることが分かり、航行中の船舶が自船を避けてくれるものと思い、Bとの接近状況を確認するなど、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

a受審人は、注意喚起信号を行わず、更に接近しても、衝突を避けるための措置をとることもなく錨泊を続け、01時46分半右舷船尾至近にBを認め、汽笛を吹鳴して機関を全速力前進にかけたものの、及ばず、01時46分半少し過ぎ鹿嶋灯台から071.5度3.87海里の地点において、Aは、船首が227度を向き、僅かな前進行きあしとなったとき、その左舷船尾部にBの右舷船尾部が、後方から54度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の南東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、b受審人ほか4人が乗り組み、空倉のまま、船首2.10メートル船尾3.75メートルの喫水をもって、同月26日13時30分宮城県石巻港を発し、鹿島港に向かった。

b 受審人は、翌 27 日 01 時 20 分鹿島港北方約 4 海里沖合で、昇橋して二等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、レーダー 2 台を作動させ、01 時 30 分鹿嶋灯台から 046 度 6.30 海里的の地点で、針路を 195 度に定めて自動操舵とし、機関を全速力前進にかけて 11.7 ノットの速力で進行した。

定針したとき、b 受審人は、右舷前方 1.6 海里的のところに、A の白 1 灯を視認してレーダー映像で探知した後、自船よりも速い同航船であることを確認し、鹿島港に入港するものと考え、茨城ポートラジオに VHF 無線電話で入港に関する通報を行い、予定錨地のできる限り南側に錨泊するように要請を受けたことから、前路を一見して航行に支障となる船舶を見掛けなかったので、錨地の状況を確認するため海図台へ移動した。

b 受審人は、01 時 43 分半少し前鹿嶋灯台から 064.5 度 4.25 海里的の地点に達したとき、A が右舷船首 2 度 1,200 メートルのところとなり、錨泊中であることを示す法定灯火を表示していなかったものの、甲板を照らす複数の作業灯を視認することができ、同船がほとんど動かないことから、錨泊していることが分かる状態で、その後 A 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が、少しの時間であれば要請された錨地の状況を確認しても支障ないものと思い、同船との接近状況を確認するなど、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。

b 受審人は、A を避けることなく続航し、01 時 46 分半船首至近に同船を認め、機関を微速力前進にかけて左舵一杯としたものの、及ばず、B は、船首が 173 度を向き、9.5 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、左舷船尾部外板に破口を伴う擦過傷等を、
Bは、右舷船尾部外板に凹損を伴う擦過傷等をそれぞれ生じたが、
後いずれも修理された。

（航法の適用）

本件は、夜間、鹿島港北方沖合において、錨泊中のAと航行中の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ので、一般法である海上衝突予防法が適用される。

海上衝突予防法には、航行中の船舶と錨泊中の船舶との関係についての航法規定がないから、同法第38条及び第39条の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、鹿島港北方沖合において、航行中のBが、動静監視不十分で、錨泊中のAを避けなかったことによって発生したが、Aが、動静監視不十分で、注意喚起信号を行わず、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受審人は、夜間、鹿島港北方沖合において、同港に向けて航行中、右舷前方にAを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船との接近状況を確認するなど、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、少しの時間であれば要請された錨地の状況を確認しても支障ないものと思い、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に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、同船を避けることなく進行して衝

突を招き、A、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三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

a受審人は、夜間、鹿島港北方沖合において、着岸時刻を調整するため錨泊中、左舷後方にBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船との接近状況を確認するなど、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、甲板を照らす複数の作業灯を点灯しているので錨泊していることが分かり、航行中の船舶が自船を避けてくれるものと思い、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、同船が自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、注意喚起信号を行わず、衝突を避けるための措置をとることもなく錨泊を続けて同船との衝突を招き、A、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27日

広島地方海難審判所

審判長 審判官 永 本 和 寿

審判官 井 手 則 義

審判官 岩 崎 欣 吾