

令和7年広審第11号

裁 決

貨物船A油送船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官小嶋正博出席のうえ審理し、
次のとおり裁決する。

主 文

受審人aの四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和5年10月9日21時31分僅か過ぎ

安芸灘

2 船舶の要目

船 種	船 名	貨物船A	油送船B
総 ト ン 数	4 9 9 トン		
国際総トン数			1, 3 5 0 トン
全 長	7 3 . 0 0 メートル		6 9 . 9 5 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 1,471キロワット 1,765キロワット

3 事実の経過

Aは、船尾船橋型鋼製貨物船で、操舵室前部中央に舵輪、その前面に電子海図システム、左舷側にGPSプロッター及びレーダー2台、右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ装備し、a受審人ほか4人が乗り組み、空倉のまま、船首1.6メートル船尾3.3メートルの喫水をもって、令和5年10月9日17時10分広島県福山港を発し、宮崎県細島港に向かった。

a受審人は、19時20分広島県佐木島北方沖合で昇橋し、前直の一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、3海里レンジのノースアップ表示とした1号レーダー、6海里四方を表示させたGPSプロッター及び電子海図システムをそれぞれ作動させて同県大崎下島東方沖合を安芸灘に向けて南下していたところ、20時46分頃レーダーで右舷船首方約1.7海里のところにBの映像を初めて探知したのち、同船の白1灯を視認した。

a受審人は、舵輪後方で操船に当たり、レーダー映像からBが自船より遅い同航船と判断し、20時52分僅か過ぎ菊間港防波堤灯台（以下「菊間港灯台」という。）から021度（真方位、以下同じ。）6.46海里の地点で、針路を223度に定めて自動操舵とし、12.4ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

21時17分a受審人は、菊間港灯台から333度2.53海里の地点に達したとき、Bが右舷船首30度1,150メートルのところとなり、その後同船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、短時間であればBから目を離しても無難に航行できるものと思い、同船に対する動静監視を十分に行わなかったので、

この状況に気付かず、操舵室左舷後部の海図台に移動して船尾方を向いた姿勢で書類整理作業を始めた。

こうして、a 受審人は、作業を続け、B を確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けることなく続航し、21 時 31 分僅か前船首方に B を認め、左舵をとったものの、及ばず、21 時 31 分僅か過ぎ菊間港灯台から 272 度 3.12 海里の地点において、A は、船首が 220 度を向いたとき、原速力のまま、その右舷後部が B の左舷後部に後方から 9 度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力 1 の南風が吹き、潮候は下げ潮の中央期に当たり、視界は良好であった。

また、B は、船尾船橋型鋼製油送船で、操舵室にレーダー 2 台及び G P S プロッターを備え、いずれも大韓民国籍の船長 b 1 及び三等航海士 b 2、ほか同国籍の船員 6 人及びミャンマー連邦共和国籍の船員 4 人が乗り組み、石油化学製品約 1,000 トンを積載し、船首 3.8 メートル船尾 4.9 メートルの喫水をもって、同日 15 時 00 分岡山県水島港を発し、大韓民国麗水港に向かった。

b 2 三等航海士は、甲板長を見張りに就けて操船に当たり、レーダー 2 台及び G P S プロッターをそれぞれ作動させ、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、安芸灘を南下した。

b 2 三等航海士は、21 時 09 分菊間港灯台から 343 度 3.32 海里の地点で、針路を 215 度に定めて自動操舵とし、10.2 ノットの速力で進行した。

21 時 17 分 b 2 三等航海士は、菊間港灯台から 320 度 2.71 海里の地点に達したとき、A が左舷船尾 38 度 1,150 メートルのところとなり、その後同船が自船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近していることを認めたが、警告信号を行わず、間近に接近

しても、衝突を避けるための協力動作をとることなく続航した。

b 2 三等航海士は、2 1 時 3 1 分僅か前衝突の危険を感じて右舵をとったものの、及ばず、B は、船首が 2 2 9 度を向き、9.8 ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

b 1 船長は、自室で休憩していたところ船体に衝撃を感じ、直ちに昇橋して衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

衝突の結果、A は端艇甲板の右舷側構造物に破損等を生じたが、のち修理され、B は端艇甲板の左舷側外板に破口等を生じた。

(航法の適用)

本件は、夜間、安芸灘において、ともに南下中の A と B とが衝突したもので、衝突地点付近は、海上交通安全法が適用される海域であるが、同法には両船の關係に適用される航法規定がないので、一般法である海上衝突予防法が適用される。

両船は互いに視野の内にあり、A が B の正横後 2 2 度 3 0 分を超える後方の位置から同船を追い越す態勢で接近したもので、両船の付近には航行の支障となる障害物や他船は存在せず、それぞれに要求される動作をとるのに必要な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、本件は海上衝突予防法第 1 3 条に規定する追越し船の航法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、安芸灘において、ともに南下中の B を追い越す A が、動静監視不十分で、B を確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまで B の進路を避けなかったことによって発生したが、B が、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一

因をなすものである。

a 受審人は、夜間、安芸灘において、右舷船首方に 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、短時間であれば B から目を離しても無難に航行できるものと思い、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 を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、同船を確実に追い越し、かつ、B から十分に遠ざかるまで同船の進路を避けることなく進行して衝突を招き、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四級海技士（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 9 月 2 5 日

広島地方海難審判所

審判官 高 橋 寿 則