

令和6年門審第17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 四級海技士（航海）

受 審 人 b 1

職 名 B船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 b 2

職 名 B二等航海士

海技免許 五級海技士（航海）

補 佐 人 1人（b 1及びb 2両受審人選任）

本件について、令和6年5月17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、理事官小林努出席のうえ審理し、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。

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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和4年11月4日01時28分少し前

浦賀水道航路

2 船舶の要目

船種	船名	油送船A	貨物船B
総トン数		3,919トン	499トン
全長		104.95メートル	75.89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		2,750キロワット	735キロワット

3 事実の経過

Aは、平成30年7月に進水した船尾船橋型鋼製油送船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、その右舷側に機関遠隔操縦装置を、左舷側に右から順に1号レーダー、電子海図システム及び2号レーダーをそれぞれ設置し、a受審人ほか9人が乗り組み、ナフサ約5,013キロリットルを積載し、船首4.9メートル船尾6.8メートルの喫水をもって、令和4年11月2日09時00分北海道苫小牧港を発し、千葉港千葉区に向かった。

a受審人は、千葉県犬吠埼東方沖合を南下し、翌々4日00時25分頃浦賀水道航路まで約7海里のところに入直し、航行中の動力船及び危険物積載船であることを示す法定灯火を表示し、甲板手1人を2号レーダーで見張りに、別の甲板手を操舵スタンドで操舵に、機関長を機関遠隔操縦装置で機関操作に就かせて操船に当たった。

a受審人は、00時56分浦賀水道航路に入航して同航路を北上していたとき、左舷前方740メートルのところ、白1灯を視認し、レーダー画面に表示されたAIS情報から中ノ瀬航路を経由して京浜港東京区に向かう自船より速力が遅いBと確認し、同船の右舷側を追

い越すこととした。

a 受審人は、01時18分第2海堡灯台から151度（真方位、以下同じ。）1.93海里の地点で、針路を328度に定め、12.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

01時24分a 受審人は、第2海堡灯台から160度1,300メートルの地点に達したとき、Bが左舷船首53度170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、第2海堡に至るまでにBを無難に追い越すことができるものと思い、追越し信号を行わず、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、Bを確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまでその進路を避けずに続航した。

a 受審人は、01時26分少し過ぎ第2海堡灯台から174度510メートルの地点に至り、第2海堡灯台の灯光が近くに感じたことから、左回頭を始め、01時27分半僅か過ぎ左舷船首至近にBを認め、右舵一杯としたものの、及ばず、01時28分少し前第2海堡灯台から261度340メートルの地点において、Aは、船首が325度を向き、速力が12.0ノットとなったとき、その左舷船尾部がBの右舷船尾部に、後方から13度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の北西風が吹き、潮候はほぼ高潮時で、視界は良好であった。

また、Bは、平成28年2月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、その右舷側に機関遠隔操縦装置を、左舷側に右から順にGPSプロッター、1号レーダー、2号レーダー及び電子海図システムをそれぞれ設置し、b1及びb2両受審人ほか3人が乗り組み、銀、ニッケル製品など約600トンを積載し、船首2.7メートル船尾4.2メートルの喫水をもって、11月2日15時

45分愛媛県新居浜港を発し、京浜港東京区に向かった。

ところで、b1受審人は、船橋当直体制を、00時00分から04時00分及び12時00分から16時00分までを二等航海士が、04時00分から08時00分及び16時00分から20時00分までを一等航海士が、08時00分から12時00分及び20時00分から24時00分までを自身がそれぞれ入直する、単独の4時間3直制としていた。

b1受審人は、翌3日20時00分頃静岡県石廊崎南方約2海里沖合で前直者と交替して東行し、翌4日00時00分第2海堡灯台から186度16.20海里の地点に達したとき、浦賀水道航路まで10海里となり、その後同航路に入航する状況であったが、昇橋してきたb2受審人に単独で操船を任せても無難に航行できるものと思い、自ら操船指揮を執ることなく、引き継ぎを終えて降橋した。

b2受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示し、コースアップ表示1.5海里レンジとした1号レーダー、同表示3.0海里レンジとした2号レーダー及びノースアップ表示3海里四方を表示したGPSプロッターをそれぞれ作動させ、00時05分頃浦賀水道航路まで約9海里の地点を北上していたとき、右舷後方約2.6海里のところに、レーダー映像を探知し、レーダー画面に表示されたAIS情報から浦賀水道航路及び中ノ瀬航路を経由して千葉港千葉区に向かう自船より速力が速いAと確認した。

b2受審人は、00時55分浦賀水道航路に入航して同航路を北上していたところ、右舷後方740メートルのところに、Aの表示する白、白、紅3灯に加え紅色閃光灯を視認し、01時18分第2海堡灯台から154度1.80海里の地点で、針路を326度に定めて自動操舵とし、11.5ノットの速力で進行した。

01時24分b2受審人は、第2海堡灯台から167度1,240メートルの地点に達したとき、Aが右舷船尾51度170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する状況であったが、第2海堡が近いので、浦賀水道航路でAが自船を追い越すことはないものと思い、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、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らずに続航した。

b2受審人は、01時25分少し過ぎ第2海堡灯台から176度880メートルの地点に至り、中ノ瀬航路に向けて右回頭を始め、01時27分半僅か過ぎ右舷船尾至近にAを認め、左舵をとったものの、及ばず、Bは、船首が312度を向き、速力が11.4ノットとなったとき、前示のとおり衝突した。

b1受審人は、衝撃を感じて昇橋し、衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは左舷船尾部フェアリーダ架台に擦過傷及び同架台のハンドレールに曲損を生じ、Bは右舷船尾部上甲板ブルワーク外板に凹損を伴う擦過傷を生じ、のち修理された。

(航法の適用)

本件は、夜間、海上交通安全法が適用される浦賀水道航路において、ともに北上中のAとBとが衝突したもので、同法には本件に適用される航法規定がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

本件時、両船は互いに視野の内にある状況下、AがBの右舷正横後22度30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て衝突に至っていることから、本件は、海上衝突予防法第13条の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、浦賀水道航路において、AがBを追い越し、衝突のおそれがある態勢で接近中、Aが、動静監視不十分で、Bを確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによつて発生したが、Bが、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協力動作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、浦賀水道航路を航行するに当たり、船長が、自ら操船指揮を執らなかつたことと、船橋当直者が、動静監視を十分に行わなかつたことによるものである。

a 受審人は、夜間、浦賀水道航路において、同航路を北上中、左舷前方に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つた。しかし、同人は、第2海堡に至るまでにBを無難に追い越すことができるものと思ひ、同船に対する動静監視を十分に行わなかつ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、十分に遠ざかるまでその進路を避けないで進行してBとの衝突を招き、A及びB両船それぞれに損傷を生じさせるに至つた。

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。

b 1 受審人は、夜間、浦賀水道航路において、同航路を航行する場合、自ら操船指揮を執るべき注意義務があつた。しかし、同人は、b 2 受審人に単独で操船を任せても無難に航行できるものと思ひ、自ら操船指揮を執らなかつた職務上の過失により、Aとの衝突を招き、同船及びB両船それぞれに損傷を生じさせるに至つた。

以上のb 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3号を適用して同人を戒告する。

b 2 受審人は、夜間、浦賀水道航路において、同航路を北上中、右舷後方に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。しかし、同人は、第2海堡が近いので、浦賀水道航路でAが自船を追い越すことはないものと思い、A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、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらずに進行してAとの衝突を招き、同船及びB両船それぞれに損傷を生じさせるに至った。

以上のb 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。

よって主文のとおり裁決する。

令和7年3月25日

門司地方海難審判所

審判長 審判官 関 昌 芳

審判官 山 岸 雅 仁

審判官 管 啓 二