

令和5年門審第30号

裁 決
貨物船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A三等航海士

海技免許 三級海技士（航海）（履歴限定）

補 佐 人 2人

受 審 人 b 1

職 名 B船長

海技免許 六級海技士（航海）（履歴限定）

指定海難関係人 b 2

職 名 B機関員

本件について、当海難審判所は、理事官丸田稔出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人b 1の六級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人a 1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9月27日18時41分半少し前

鹿児島県野間岬南西方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	漁船B
総トン数		734トン	64トン
全長		75.99メートル	31.85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	724キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

ア Aは、平成9年4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、その左舷側にレーダー2台及びGPSプロッター、右舷側に電子海図システム及び機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えていた。

イ Bは、平成28年8月に進水した大中型まき網漁業に運搬船として従事するFRP製漁船で、船体後部に操舵室を配し、同室前部中央やや右舷側に舵輪、その右舷側にレーダー2台、GPSプロッター及び機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えていた。

(2) 関係人の経歴等

ア a1受審人

a1受審人は、(一部省略) Aには令和3年10月から甲板員として、同年12月から三等航海士として乗船していた。

イ b1受審人

b1受審人は、(一部省略) Bには新造時から船長として乗船していた。

ウ b2指定海難関係人

b2指定海難関係人は、(一部省略) Bには令和2年頃から機

関員として乗船し、2人体制での船橋当直の経験を積み、甲板部航海当直部員の資格認定を受けずに、単独の船橋当直に就くことがあった。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、船長a 2及びa 1受審人ほか4人が乗り組み、捨石約1,300立方メートルを積載し、船首2.4メートル船尾5.8メートルの喫水をもって、令和4年9月27日09時45分長崎県杵島港を発し、鹿児島県西之表港に向かった。

ところで、船長a 2は、船橋当直を自身、二等航海士、a 1受審人、一等航海士の順に輪番で入直する単独の3時間4直制としていた。

a 1受審人は、15時45分鹿児島県上甕島北東方沖合で昇橋し、前直の二等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き、17時00分航行中の動力船の法定灯火を表示し、いずれもノースアップ表示の3海里レンジで、船首方が5海里ないし6海里まで映るオフセンターとした2号レーダー及び電子海図システムをそれぞれ作動させ、操舵スタンド後方に立って操船に当たり、野間岬西方沖合を南下した。

a 1受審人は、18時33分半僅か前薩摩野間岬灯台（以下「野間岬灯台」という。）から266度1.4海里の地点で、針路を154度（真方位、以下同じ。）に定めて自動操舵とし、12.2ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 1受審人は、定針後間もなく、右舷前方2.9海里のところに、Bが表示する白、緑2灯を認め、レーダーで同船のエコートレイルを見て、自船から離れていくものと考え、18時38分少し過ぎ野間岬灯台から225度1.3海里の地点に達したとき、無難に

航過する態勢であったBが、右舷船首15度1.2海里のところで右転し、新たな衝突の危険を生じさせたが、同船は自船の右舷側を離れていくものと思い、Bに対する動静監視を十分に行わなかったもので、このことに気付かず、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとることなく続航した。

a 1 受審人は、18時38分半僅か前野間岬灯台から223度1.4海里の地点に至り、左舷前方の千貫瀬を避けるために、針路を160度に転じ、操舵室左舷側の海図台で船尾方を向き、当直交替に備えて書類作業を始めた。

こうして、a 1 受審人は、同じ針路及び速力で進行し、18時41分少し過ぎ書類作業を終えて船首方を見ると、右舷船首至近に迫ったBを認め、右舵一杯としたものの、及ばず、18時41分半少し前野間岬灯台から204度1.7海里の地点において、Aは、船首が165度を向いたとき、原速力のまま、その船首がBの船首に前方から31度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北北西風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好で、日没時刻は18時10分、常用薄明の終わりは18時35分であった。

船長a 2は、自室で休息していたところ、船体への衝撃を感じて昇橋し、衝突したことを知って事後の措置に当たった。

また、Bは、b 1 受審人及びb 2 指定海難関係人ほか1人が乗り組み、操業の目的で、船首2.0メートル船尾3.3メートルの喫水をもって、同日17時15分鹿児島県枕崎港を発し、上甕島南東方沖合10海里の漁場に向かった。

発航するにあたり、b 1 受審人は、b 2 指定海難関係人に単独の船橋当直を委ねることとしたが、不安を感じれば同指定海難関係

人から報告があるので、報告を受けて自ら操船すれば必要な対応がとれるものと思い、接近する他船を認めたときには速やかに報告するように指示を徹底しなかった。

b 1 受審人は、出港操船を終え、17時30分枕崎港南西方沖合で、b 2 指定海難関係人に船橋当直を委ね、操舵室後部の寝台で休息した。

b 2 指定海難関係人は、航行中の動力船の法定灯火を表示し、いずれもヘッドアップ表示の8海里レンジと1.5海里レンジとしたレーダー2台及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、舵輪後方の操縦席に腰を掛けて単独の船橋当直に就き、18時25分野間岬南方沖合を北上していたところ、右舷前方6海里のところに、Aのレーダー映像を初めて認め、18時35分僅か過ぎ野間岬灯台から189度2.5海里の地点で、針路を323度に定めて自動操舵とし、10.3ノットの速力で進行した。

b 2 指定海難関係人は、右舷前方のAと左舷対左舷で航過することとし、18時38分少し過ぎ野間岬灯台から199度2.2海里の地点に達したとき、同船が右舷船首26度1.2海里のところとなり、針路及び速力を保てばAの右舷方を約700メートル隔てて無難に航過する態勢であったが、同船が接近する旨をb 1 受審人に報告せず、携帯電話の画面を見ながらAの前路に向けて緩やかに右転を開始し、新たな衝突の危険を生じさせた。

b 1 受審人は、b 2 指定海難関係人からAが接近する旨の報告を得られず、自ら同船の動静監視を行うことができなかった。

こうして、Bは、Aの進路を避けることなく右転を続け、18時41分少し前b 2 指定海難関係人が左舷船首至近に迫った同船を認めて舵中央としたのち機関を中立運転とし、18時41分少し

過ぎ急変した機関音に気付いた b 1 受審人が機関を全速力後進にかけたものの、及ばず、船首が 0 1 6 度を向き、5.0 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、船首外板に破口を伴う擦過傷を、B は、球状船首に圧壊等を生じたが、のちいずれも修理され、b 1 受審人が左母指中手骨骨折等を、b 2 指定海難関係人が左第 7 肋骨骨折等をそれぞれ負った。

（航法の適用）

本件は、夜間、野間岬南西方沖合において、南下する A と北上する 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が適用されないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

本件時、両船は互いに他の船舶の視野の内にあり、B が A の前路に向けて右転を開始したのは衝突の約 3 分前、両船間の距離が 1.2 海里となったときで、このとき以降、それまで無難に航過する態勢であった両船間に衝突の危険が生じたもので、海上衝突予防法の航法には両船に適用される規定がないことから、本件は、同法第 3 8 条及び第 3 9 条の規定を適用して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、野間岬南西方沖合において、北上する B が、動静監視不十分で、無難に航過する態勢で南下する A の前路に向けて右転し、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、A 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、枕崎港を発航する際、船橋当直者に対し、接近する他船を認めたときには速やかに報告するように指示を徹底しなかったことと、機関員が、船橋当直に当たる際、Aが接近する旨を船長に報告しなかったことによるものである。

b 1 受審人は、枕崎港を発航する場合、b 2 指定海難関係人に単独の船橋当直を委ねることとしたのだから、自ら操船に当たることができるよう、接近する他船を認めたときには速やかに報告するように指示を徹底すべき注意義務があった。しかるに、同人は、不安を感じればb 2 指定海難関係人から報告があるので、報告を受けて自ら操船すれば必要な対応がとれるものと思い、接近する他船を認めたときには速やかに報告するように指示を徹底しなかった職務上の過失により、夜間、野間岬南西方沖合において、同指定海難関係人からAが接近する旨の報告を得られず、同人が無難に航過する態勢の同船の前路に向けて右転し、新たな衝突の危険を生じさせて衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせるとともに、b 2 指定海難関係人を負傷させ、自らも負傷するに至った。

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2号を適用して同人の六級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

a 1 受審人は、夜間、野間岬南西方沖合において、西之表港に向けて南下中、右舷前方に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った。しかるに、同人は、Bは自船の右舷側を離れていくものと思い、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、無難に航過する態勢であったBが右転し、新たな衝突の危険を生じさせたことに気付かず、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとることなく進行し

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とともに、b
1 受審人及びb 2 指定海難関係人を負傷させるに至った。

以上のa 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。

よって主文のとおり裁決する。

令和7年8月28日

門司地方海難審判所

審判長 審判官 管 啓 二

審判官 関 昌 芳

審判官 神 崎 和 徳