

令和7年仙審第12号

裁 決

貨物船A灯浮標衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 b

職 名 A一等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官荒木信也出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの四級海技士（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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和6年4月21日03時59分半少し過ぎ

青森県八戸港東北東方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 698トン
全長 78.65メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出力 1,471キロワット

3 事実の経過

(1) 構造、設備及び性能等

Aは、令和4年10月に進水した全通二層甲板船尾船橋型の鋼製貨物船で、上甲板に設けた4層の船室の最上層に船橋を配し、船橋前部中央に操舵スタンドを、その前方にGPSプロッターを、後方に椅子を、左舷側にレーダー2台を、右舷側に機関操縦レバー及びスラスタ操作盤をそれぞれ備えていた。

(2) 八戸港東北東方沖合の灯浮標の状況

八戸港東北東方約10海里沖合には、光達距離5海里、灯質群閃黄光毎20秒に5閃光の八戸沖波浪観測灯浮標（以下「八戸沖灯浮標」という。）が設置されており、海図及びAのGPSプロッターに所在が表示されていた。

(3) 関係人の経歴等

ア a受審人

a受審人は、平成14年から内航船に甲板員として乗船するようになり、令和5年2月から二等航海士として乗船勤務に就き、同年12月からAに船長として乗船しており、八戸港沖合を航行したことが複数回あり、八戸沖灯浮標の存在を知っていたが、船長として航行したことがなかった。

また、a受審人は、本件発生当時、船橋当直を、11時から15時及び23時から03時を自らが、03時から07時及び15時から19時をb受審人が、07時から11時及び19時か

ら23時を次席一等航海士がそれぞれ単独で行う3直4時間交替制としていた。

イ b受審人

b受審人は、平成17年から内航船に甲板長として乗船するようになり、平成22年から航海士として乗船勤務に就くようになったのち、令和5年9月からAに一等航海士として乗船しており、八戸港沖合を航行したことが複数回あり、八戸沖灯浮標の存在を知っていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a、b 両受審人ほか3人が乗り組み、管理士1,980トンを載せ、船首4.10メートル船尾5.20メートルの喫水をもって、令和6年4月19日14時50分京浜港川崎区を発し、新潟県姫川港に向かった。

ところで、a受審人は、発航に先立ち、GPSプロッターに保存されていた航跡記録を引用して同プロッターに針路線を入力していた。

a受審人は、翌20日23時00分岩手県宮古港北東方沖合で、次席一等航海士から船橋当直を引き継いで単独の船橋当直に就き、GPSプロッター及びレーダーを作動させ、折からの波浪による船体動揺を軽減する目的で、GPSプロッターに入力していた針路線から外れて陸岸に寄り、野田湾及び岩手県久慈港各東方沖合を北上した。

a受審人は、翌21日02時55分僅か過ぎ鮫角灯台から119度（真方位、以下同じ。）12.5海里の地点で、針路を346度に定めて自動操舵とし、11.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、03時00分少し前八戸港東南東方沖合に達し、昇橋したb受審人に対し、針路を変更した旨及びGPSプロッターに変更した針路線を入力していない旨を説明し、03時00分鮫角灯台から116度11.9海里の地点で、b受審人に船橋当直を引き継いだ。

船橋当直を引き継いだとき、a受審人は、八戸沖灯浮標に向首進行する状況であったが、b受審人に任せておけば同灯浮標を無難に航過できるものと思い、八戸沖灯浮標に向首進行する針路となっていないことを確認しなかった。

b受審人は、単独の船橋当直に就き、a受審人が降橋してすぐに、それぞれ6海里レンジとしたGPSプロッター及びレーダーを一見して周囲に航行の支障となるものが見当たらなかったことから、操舵室後方の海図室に移動して書類の作成作業を始めた。

03時58分僅か前b受審人は、鮫角灯台から056.5度9.6海里の地点に達したとき、正船首600メートルのところに、八戸沖灯浮標の群閃黄光毎20秒に5閃光を視認することができ、その後同灯浮標に向首進行する状況であったが、書類の作成作業に気を奪われ、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、b受審人は、八戸沖灯浮標に向首したまま続航し、03時59分半少し過ぎ鮫角灯台から055度9.7海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、同灯浮標に衝突した。

当時、天候は晴れで風力4の西南西風が吹き、潮候は下げ潮初期に当たり、視界は良好であった。

a受審人は、午後、b受審人に船橋当直を引き継ごうとしたところ、同人から八戸沖灯浮標に衝突した旨の報告を受けて衝突の事実

を知り、事後の措置に当たった。

衝突の結果、船首ハンドレールに曲損を、八戸沖灯浮標は、浮体部に破口等をそれぞれ生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件灯浮標衝突は、夜間、八戸港東北東方沖合において、姫川港に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、八戸沖灯浮標に向首進行したことによって発生したものである。

運航が適切でなかったのは、船長が、船橋当直を船橋当直者に引き継ぐ際、八戸沖灯浮標に向首進行する針路となっていないことを確認しなかったことと、船橋当直者が、船位の確認を十分に行わなかったことによるものである。

b 受審人は、夜間、八戸港東北東方沖合において、姫川港に向けて航行する場合、八戸沖灯浮標の存在を知っていたのだから、同灯浮標に向首進行することのないよう、目視及びGPSプロッターを活用して八戸沖灯浮標との相対位置関係を確認するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、書類の作成作業に気を奪われ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、八戸沖灯浮標に向首接近する状況に気付かず進行して衝突する事態を招き、船体及び同灯浮標それぞれに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四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

a 受審人は、夜間、八戸港東南東方沖合において、姫川港に向けて航行中、b 受審人に船橋当直を引き継ぐ場合、八戸沖灯浮標の存在を知っていたのだから、同灯浮標に向首進行する針路となっていないことを確

認すべき注意義務があった。ところが、同人は、b受審人に任せておけば八戸沖灯浮標を無難に航過できるものと思い、八戸沖灯浮標に向首進行する針路となっていないことを確認しなかった職務上の過失により、同灯浮標に衝突する事態を招き、船体及び八戸沖灯浮標それぞれに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8年3月17日

仙台地方海難審判所

審判官 八 田 一 郎