

令和7年横審第37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）

本件について、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 の三級海技士（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7年5月21日15時40分少し過ぎ

千葉港葛南区

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 499トン

全 長 76.20メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,323キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、平成26年5月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋前部中央に舵輪、その前方に電子海図システム、舵輪左舷側にレーダー2台、舵輪右舷側に機関コンソールをそれぞれ備えていた。

海上試運転成績表（船体部）によれば、船首1.50メートル船尾3.16メートルの喫水の時、前進速力14.01ノットの状態で、後進試験の際、全速力後進を発令してから船体停止までに要した時間が2分13秒、旋回試験の際、舵角を左右それぞれ35度として90度回頭するのに要する各時間が39秒及び37秒、各旋回直径が84メートル及び98メートルであった。

(2) 市川水路

市川水路は、千葉港葛南区のほぼ中央部に設けられた長さ約2.5海里、幅約200メートル、水深約6.5メートルの水路で、同水路の両側に8基の灯浮標が設置され、その周囲が水深2メートル未満の浅所となっており、海図W1088に、出入する際に千葉港市川第1号灯浮標（以下、灯浮標の名称については「千葉港市川第」の冠称を省略する。）と2号灯浮標の間を航行する旨が記載されていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか5人が乗り組み、空倉のまま、船首1.9メートル船尾3.4メートルの喫水をもって、令和7年5月21日15時15分千葉港葛南区を発し、茨城県鹿島港に向かった。

ところで、a受審人は、船長として、市川水路を30回以上航行した経験を有しており、各灯浮標の配置や水路の幅等、その水路の状況を十分に承知していた。

また、a 受審人は、発航に先立ち、強風注意報等が発表されている旨の情報を入手していたことから、風の状況次第では、市川水路出航後に千葉港内で錨泊する可能性を考え、乗組員に対し、錨泊の準備を指示していたものであった。

a 受審人は、離岸操船に引き続き単独で船橋当直に就き、電子海図システムをノースアップ表示で約2海里の範囲を表示させ、共にヘッドアップ表示で0.75海里及び0.5海里レンジとしたレーダー2台をそれぞれ作動させた状態で、15時29分半少し前市川水路に入航し、自動操舵で南下を始めた。

a 受審人は、南南西風が時折強く吹く状況下、市川水路の西寄りを航行していたつもりが、4号灯浮標に接近したことから、喫水が浅い状態なので風の影響を受けていると考え、15時37分半千葉県浦安市所在の標高3メートルの四等三角点高洲（以下「高洲三角点」という。）から072度（真方位、以下同じ。）2.5海里の地点で、針路を154度に定め、11.2ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵に切り替えて進行した。

a 受審人は、市川水路の南方に数隻の錨泊船を認め、同水路出航後にそれらの西方を航過することとし、15時40分少し過ぎ高洲三角点から083度2.6海里の地点で、右舵をとって緩やかに回頭を始めた。

右回頭を始めたとき、a 受審人は、1号灯浮標まで200メートルのところとなり、そのまま回頭を続けると、同灯浮標に向かって接近する状況であったが、自船が、2号灯浮標との位置関係から、1号灯浮標から少し離れたところを航過するものと思い、電子海図システムで同灯浮標との相対位置を確認するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

こうして、a 受審人は、右回頭しながら1号灯浮標に向かって接近を続け、15時40分半少し過ぎ高洲三角点から085度2.6海里の地点において、Aは、船首が167度を向き、10.9ノットの速力となったとき、その右舷船首部が同灯浮標に衝突した。

当時、天候は晴れで風力4の南南西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好で、東京湾沿岸の千葉県浦安、同縣市川、同県船橋及び同県習志野各市（以下「東京湾沿岸千葉県各市」という。）に強風及び波浪注意報が発表されていた。

衝突の結果、右舷船首部外板に擦過傷、推進器翼の曲損等を、1号灯浮標はやぐら支柱に破断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、千葉港葛南区において、東京湾沿岸千葉県各市に強風及び波浪注意報が発表されている状況下、市川水路を出航中、右回頭を始めた際、船位の確認が不十分で、緩やかに右回頭しながら1号灯浮標に向かって接近を続けたことによって発生したものである。

a 受審人は、千葉港葛南区において、東京湾沿岸千葉県各市に強風及び波浪注意報が発表されている状況下、市川水路を出航中、右回頭を始めた場合、そのまま回頭を続けると、1号灯浮標に向かって接近する状況であったのだから、同灯浮標に衝突することのないよう、電子海図システムで1号灯浮標との相対位置を確認するなど、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、自船が、2号灯浮標との位置関係から、1号灯浮標から少し離れたところを航過するものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、1号灯浮標に向かって接近する状況に気付かないまま回頭を続けて衝突を招き、船体及び同灯浮標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三級海技士（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 8 年 3 月 2 5 日

横浜地方海難審判所

審判官 上 羽 直 樹