

令和7年神審第35号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a 2

職 名 A二等航海士

海技免許 三級海技士（航海）（履歴限定）

受 審 人 b 2

職 名 B二等航海士

海技免許 五級海技士（航海）（履歴限定）

本件について、当海難審判所は、理事官和田智生出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人b2の五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人a2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7年3月10日01時51分僅か前

和歌山県潮岬南方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

貨物船B

総トン数	749トン	499トン
全長	68.75メートル	76.12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	1,029キロワット	735キロワット

3 事実の経過

Aは、操舵室前部中央に操舵スタンドを、右舷側に電子海図システム及び機関遠隔操縦装置を、左舷側に1号及び2号レーダーを、左舷後部に海図台をそれぞれ装備した船尾船橋型鋼製セメント専用船で、船長a1、a2受審人ほか5人が乗り組み、空倉のまま、船首2.1メートル船尾3.1メートルの喫水をもって、令和7年3月9日14時10分三重県四日市港を発し、高知港に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、海上試運転成績書（船体部）によると、船首喫水1.70メートル船尾喫水3.14メートル及び排水量1,238.3トンの状態で、機関を回転数毎分390として約13ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で前進中、舵角35度とした場合の旋回縦距及び同横距が左旋回で174メートル及び91メートル、右旋回で182メートル及び105メートルであった。

また、a1船長は、Aの船橋当直を23時30分から03時30分及び11時30分から15時30分までをa2受審人が、03時30分から07時30分及び15時30分から19時30分までを一等航海士が、07時30分から11時30分及び19時30分から23時30分までを自身がそれぞれ入直する単独4時間3直制としていた。

a2受審人は、23時10分頃昇橋してa1船長から引き継いで単独の船橋当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示し、3海里レンジとした1号レーダー、6海里レンジとした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、翌10日01時10分同システムに表

示させたAIS情報により、右舷前方約1.4海里のところにBの映像を初めて探知した。

a 2 受審人は、01時34分僅か過ぎ潮岬灯台から121.5度（真方位、以下同じ。）2.16海里の地点で、右舷前方約6海里のところに、Bの白、白、紅3灯を視認し、針路を252度に定めて自動操舵とし、11.9ノットの速力で進行した。

a 2 受審人は、Bと互いに左舷を対して航過するため、01時44分僅か前潮岬灯台から180度1.72海里の地点で、針路を275度に転じ、操舵室左舷側の海図台で書類確認等を始めた。

a 2 受審人は、01時48分僅か過ぎ潮岬灯台から206度1.83海里の地点に達したとき、Bが左舷船首11度1.1海里のところとなり、同船がそのままの針路及び速力を保てば、互いに左舷を対して約400メートルの船間距離で無難に航過する態勢であったところ、Bが自船の前路に向けて左転し、新たな衝突の危険を生じさせたが、Bと互いに左舷を対して航過するものと思い、方位変化を確かめるなど、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、a 2 受審人は、警告信号を行うことも、衝突を避けるための措置をとることもなく続航し、01時51分僅か前潮岬灯台から221度2.11海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その左舷前部にBの左舷船首部が、前方から23度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

a 1 船長は、衝撃に気付いて昇橋し、衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、操舵室前部中央に操舵スタンドを、右舷側に機関遠隔

操縦装置を、左舷側にGPSプロッター、1号及び2号レーダーをそれぞれ装備した船尾船橋型鋼製貨物船で、船長b1、b2受審人ほか2人が乗り組み、分蜜糖撤糖約1,500トンを積載し、船首3.0メートル船尾4.5メートルの喫水をもって、令和7年3月5日23時30分鹿児島県亀徳港を発し、千葉港に向かった。

ところで、Bの操縦性能は、海上試運転成績書によると、船首喫水1.8メートル船尾喫水3.5メートル及び排水量1,561.03トンの状態で、機関を回転数毎分238として約10ノットの速力で前進中、舵角35度とした場合の旋回縦距及び旋回径が左旋回で214メートル及び241メートル、右旋回で220メートル及び276メートルであった。

また、b1船長は、Bの船橋当直を00時から04時及び12時から16時までをb2受審人が、04時から08時及び16時から20時までを一等航海士が、08時から12時及び20時から24時までを自身がそれぞれ入直する単独4時間3直制としていた。

b2受審人は、当直交替の1時間ほど早く昇橋することを習慣としていたので、同月9日22時40分頃昇橋してb1船長から引き継いで単独の船橋当直に就き、操舵スタンドの左舷側に立った姿勢で操船に当たり、航行中の動力船の灯火を表示し、3海里レンジのオフセンターとした1号レーダー及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、翌10日01時34分僅か過ぎ潮岬灯台から250.5度4.33海里の地点で、針路を097度に定めて自動操舵とし、9.7ノットの速力で進行した。

b2受審人は、01時40分僅か過ぎ潮岬灯台から242.5度3.52海里の地点で、左舷前方約4海里のところに、西行するAの白、白、緑3灯を視認し、同船が自船の前路を右方に横切って航過す

るものと判断して続航した。

b 2 受審人は、01時48分僅か過ぎ潮岬灯台から22.7度2.55海里の地点に達したとき、右転したAが左舷船首13度1.1海里のところとなり、針路及び速力を保てば、同船と互いに左舷を対して無難に航過する態勢であったが、依然として、Aが自船の前路を右方に横切って航過するものと思い、方位変化を確かめるなど、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、GPSプロッターに表示された過去の航跡をたどるため、針路を同船の前路に向く072度に転じ、Aに対して新たな衝突の危険を生じさせた。

こうして、b 2 受審人は、同じ針路及び速力で進行し、Bは、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

b 1 船長は、衝撃に気付いて昇橋し、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、左舷前部外板に破口等を生じ、Bは、左舷船首部外板に凹損等を生じたが、のち修理された。

(航法の適用)

本件は、夜間、潮岬南方沖合において、西行するAと東行するB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の前路に向けて左転を開始したのは衝突の約3分前、両船間の距離が1.1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、定型的航法を適用するための十分な

時間的及び距離的余裕があったとは認められないことから、本件は、海上衝突予防法第38条及び第39条の規定を適用して船員の常務により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、潮岬南方沖合において、東行するBが、動静監視不十分で、互いに左舷を対して無難に航過する態勢で西行するAの前路に向けて左転し、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、西行する同船が、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 2 受審人は、夜間、潮岬南方沖合において、千葉港に向けて東行中、西行するAを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、方位変化を確かめるなど、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、Aが自船の前路を右方に横切って航過するものと思い、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、同船と互いに左舷を対して無難に航過する態勢であることに気付かず、Aの前路に向けて左転し、新たな衝突の危険を生じさせて同船との衝突を招き、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2号を適用して同人の五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

a 2 受審人は、夜間、潮岬南方沖合において、高知港に向けて西行中、東行するBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、方位変化を確かめるなど、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と互いに左舷を対して航過するものと思い、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、

互いに左舷を対して無難に航過する態勢であったBが、自船の前路に向けて左転し、新たな衝突の危険を生じさせたことに気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための措置をとることもなく進行してBとの衝突を招き、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 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8年3月5日

神戸地方海難審判所

審判官 阪 本 義 治