

令和7年神審第34号

裁 決

貨物船A灯浮標衝突事件

受 審 人 a 2

職 名 A水先人

水先免許 内海水先区一級水先人

本件について、令和7年9月8日その管轄を広島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、理事官江頭英夫出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 を戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和6年2月12日09時42分半少し前

釣島水道東口

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

国際総トン数 49,640トン

全 長 235.00メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出力 9,210キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等

Aは、2017年に建造された船尾船橋型の鋼製ばら積貨物船で、船首端から六層の甲板室の最上層にある操舵室前面までの水平距離が約202メートルあり、同室船首方の上甲板下には船首側から順に1番から7番までの貨物倉が設けられていた。

また、操舵室には、操舵スタンド、GPS、レーダー2台、電子海図情報表示装置、主機遠隔操縦装置及び各種計装機器がそれぞれ装備されていた。

#### (2) 釣島水道

釣島水道は、いずれも愛媛県の、北側に連なる野忽那島、睦月島及び中島並びに南側に連なる興居島及び釣島に挟まれ、東口付近には安芸灘南航路第1号灯浮標（以下「1号灯浮標」という。）が、西口付近には釣島水道灯浮標がそれぞれ設けられ、両灯浮標を結んだ約5海里の直線が推薦航路線として設定されていた。

また、海上保安庁刊行の瀬戸内海水路誌には、最狭部の水深20メートル以上の水域の幅が約1.4海里あり、同航路線に沿って航行すれば左右に圧流されることが少ないことのほか、推薦航路線の北側を西行船が、南側を東行船が航行する経路図が示されていた。

#### (3) a 2 受審人の経歴

a 2 受審人は、平成23年3月に内海水先区一級水先人免許を取得し、長さ90メートルの船から巨大船までの幅広い用途と大きさの船舶のきょう導に当たり、釣島水道のきょう導経験を多数有していた。

#### (4) a 2 受審人のきょう導計画

a 2 受審人は、速吸瀬戸を通過して伊予灘を東行し、釣島水道に入って同水道の推薦航路線の南側を同航路線に沿って東行したのち、左転して来島海峡へ向かう推薦航路線の西側に出て同航路線から約 1 海里離して航行し、大下瀬戸を経由して広島県竹原港へ向かう予定であった。

(5) 本件発生に至る経緯

A は、イタリア共和国籍の船長 a 1 ほか同国籍船員 1 人、ウクライナ国籍船員 3 人、フィリピン共和国籍船員 2 人、ロシア連邦国籍船員 1 人及びインド共和国籍船員 13 人が乗り組み、石炭 86,771 トンを積載し、令和 6 年 1 月 26 日 14 時 00 分（現地時間）オーストラリア連邦ニューカッスル港を発し、竹原港に向かった。

a 1 船長は、翌月 12 日 04 時 45 分船首 13.4 メートル船尾 13.6 メートルの喫水をもって、大分県関埼東方沖の水先人乗下船海域に至り、a 2 受審人を乗船させてパイロットインフォメーションカード等により打ち合わせを行ったのち、水先業務に就け、三等航海士を見張りに、甲板手を操舵にそれぞれ当たらせ、レーダー 2 台及び電子海図情報表示装置を作動させて伊予灘を東行した。

a 2 受審人は、操舵室前部中央付近できょう導に当たり、09 時 20 分半少し前甫埼沖灯標から 218 度（真方位、以下同じ。）3.39 海里の地点で、針路を釣島水道の推薦航路線に沿う 055 度に定め、折からの潮流に乗じて 14.0 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。

a 2 受審人は、前方に 5 隻の同航船を視認して動静を注視し、自船に近い 2 隻が自船より速く、残りの 3 隻が自船より遅い同航船であることを認め、その後自船より速い同航船 2 隻が 1 号灯浮標の南

方沖で左転して推薦航路線を横切るのを視認したことから、自船も早めに左転して同灯浮標の西側を航過することとし、09時39分少し過ぎ甫埼沖灯標から094度1.53海里の地点に至って左舷10度を取り、左転を開始した。

a2受審人は、左転を続けたものの、連れ潮の影響で十分な舵効が得られず、自船より遅い同航船との距離が近くなるとともに、1号灯浮標の北方沖に反航船を視認し、09時40分僅か過ぎ甫埼沖灯標から089.5度1.67海里の地点で、船首が038度を向き、13.9ノットの速力で緩やかに左転していたとき、1号灯浮標が左舷船首方1,000メートルとなり、その後同灯浮標に向かって接近する状況となったが、自船より遅い同航船と1号灯浮標の北方沖に視認した反航船との接近状況を確認することに気をとられ、同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わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、a2受審人は、1号灯浮標に向かって左転を続け、09時42分少し過ぎ右舷船首方至近に迫った同灯浮標に気付いたものの、どうすることもできず、09時42分半少し前甫埼沖灯標から077度2.03海里の地点において、Aは、船首が004度を向き、12.9ノットの速力となったとき、その右舷船尾部が1号灯浮標に衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の南南西風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好で、衝突地点付近には北東方に向かう強い潮流があった。

衝突の結果、右舷船尾部外板に擦過傷を、1号灯浮標は浮体頂部のマーキング装置に折損、防護枠に曲損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、釣島水道において、左転して推薦航路線を横切る際、船位の確認が不十分で、1号灯浮標に向かって進行したことによって発生したものである。

a 2 受審人は、釣島水道において、左転して推薦航路線を横切る場合、1号灯浮標に衝突することのないよう、同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。しかるに、同人は、自船より遅い同航船と1号灯浮標の北方沖に視認した反航船との接近状況を確認することに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、同灯浮標へ向かって緩やかに左転して1号灯浮標に衝突する事態を招き、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 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8月27日

神戸地方海難審判所

審判官 田之上 輝 美