

令和7年広審第21号

裁 決

貨物船A灯浮標衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A二等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官渡辺博史出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 a 1 を懲戒しない。

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12月4日00時39分

山口県祝島南西方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 499トン  
全長 70.51メートル  
機関の種類 ディーゼル機関  
出力 1,470キロワット

### 3 事実の経過

Aは、平成27年7月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋前部中央に操舵スタンド、右舷側に電子海図システム及び機関遠隔操縦装置、左舷側にレーダー2台をそれぞれ備え、a1及びa2両受審人ほか3人が乗り組み、セメント原料用土砂1,640トンを載せ、船首3.6メートル船尾5.0メートルの喫水をもって、令和6年12月3日07時55分阪神港尼崎西宮芦屋第2区を発し、山口県小野田港に向かった。

a1受審人は、出港操船後、船橋当直体制を自身、a2受審人及び一等航海士による単独4時間の3直制とし、19時30分愛媛県大角鼻北西方沖合で一等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き、安芸灘、クダコ水道及び平郡水道を西行した。

a2受審人は、23時40分山口県平郡島北方沖合でa1受審人から引き継いで船橋当直に就き、8海里四方を表示させた電子海図システム及びヘッドアップ表示の6海里レンジで船首方が8海里まで映るオフセンターとした1号レーダーをそれぞれ作動させて西行した。

a2受審人は、操舵スタンド後方に立った姿勢で操船に当たり、船橋当直交替後も船橋に残ってレーダー後方に立っていたa1受審人の方を向いたまま同人と自船の仕事などに関する会話を続け、平郡水道第1号灯浮標の北方に至った後の翌4日00時15分ハウジロ灯台から035度（真方位、以下同じ。）1.9海里的の地点で、針路を266度に定めて自動操舵とし、12.0ノットの速力（対地速力、

以下同じ。)で進行した。

00時34分 a 2受審人は、ホウジロ灯台から294度3.0海里の地点に達したとき、祝島南西方灯浮標が船首方1.0海里のところとなり、その後同灯浮標に向首して接近する状況となったが、a 1受審人との会話に気をとられ、電子海図システムで祝島南西方灯浮標との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、a 2受審人は、祝島南西方灯浮標に向首したまま航行し、00時39分ホウジロ灯台から287度3.9海里の地点において、Aは、原針路及び原速力で、その左舷船首部が同灯浮標に衝突した。

当時、天候は曇りで風力1の北北東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、Aは、左舷船首部外板に擦過傷を、祝島南西方灯浮標は、浮体に凹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、夜間、祝島南西方沖合において、小野田港に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、祝島南西方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。

a 2受審人は、夜間、祝島南西方沖合において、小野田港に向けて航行する場合、祝島南西方灯浮標に衝突することのないよう、電子海図システムで同灯浮標との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、a 1受審人との会話に気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、祝島南西方灯浮標に向首して接近する状況に気付かないまま進行して同灯浮標に衝突する事態を招き、船体及び祝島南西方灯浮標に

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 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 1 受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和 8 年 1 月 1 4 日

広島地方海難審判所

審判官 井 手 則 義