

令和6年門審第35号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 一級海技士（航海）

補 佐 人 2人

受 審 人 b 1

職 名 B船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 b 2

職 名 B一等航海士

海技免許 三級海技士（航海）

補 佐 人 2人

（いずれも b 1 及び b 2 両受審人選任）

本件について、当海難審判所は、理事官牧野真人出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 b 2 の三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 b 1 を戒告する。

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16日20時43分少し過ぎ

関門港響航路

### 2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	貨物船B
総トン数		10,034トン	2,400トン
全長		168.70メートル	86.49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		13,280キロワット	1,618キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) Aの設備等

Aは、平成29年5月に進水した1機1軸の可変ピッチプロペラを装備した船首船橋型鋼製ロールオン・ロールオフ貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、その前方にレピーターコンパス及び汽笛吹鳴スイッチ、左舷側に機関遠隔操縦装置、右舷側に電子海図情報表示装置、1号レーダー及び2号レーダーをそれぞれ備えたほか、国際VHF無線電話（以下「VHF」という。）、船舶自動識別装置（以下「AIS」という。）及び航海情報記録装置が設置されていた。

また、Aの操縦性能は、海上試運転成績書によれば、船首3.968メートル船尾6.527メートルの喫水において、左旋回試験で、23.83ノットの速力から舵角35度とした際の最大縦距、最大横距及び90度回頭に要する時間が566.5メートル、739.1メートル及び1分9.5秒、右旋回試験で、23.99ノ

ットの速力から舵角35度とした際の最大縦距、最大横距及び90度回頭に要する時間が583.2メートル、784.6メートル及び1分19.4秒、後進試験で、22.58ノットの速力から後進を発令した際の船体が停止するまでの所要時間及び最短停止距離が2分52秒及び1,021.0メートルであった。

(2) Bの設備等

Bは、平成29年10月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、その左舷側に2号レーダー及び機関遠隔操縦装置、右舷側に電子海図システム及び1号レーダーをそれぞれ備えたほか、VHF及びAISが設置されていた。

また、Bの操縦性能は、海上試運転成績書によれば、船首3.046メートル船尾3.631メートルの喫水において、左及び右各旋回試験では、11.9ノットの速力から舵角35度とした際の最大縦距、最大横距及び90度回頭に要する時間が、それぞれ183.6メートル、253.6メートル及び49.0秒並びに219.9メートル、251.1メートル及び49.5秒、後進試験で、13.35ノットの速力から後進を発令した際の船体が停止するまでの所要時間及び最短停止距離が2分52秒及び690.0メートルであった。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか15人が乗り組み、トレーラーシャーシ65台及び車両9台を積載し、船首5.41メートル船尾6.88メートルの喫水をもって、令和6年4月16日20時30分関門港響新港区を発し、沖縄県那覇港に向かった。

a受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示し、電子海図情報表示装置並びにいずれもノースアップ表示の1号レーダー及び2号

レーダーを1.5海里レンジないし3海里レンジでそれぞれ作動させ、三等航海士を機関遠隔操縦装置に、次席三等航海士を1号レーダーに、甲板手を操舵スタンドにそれぞれ就け、レピーターコンパスの左舷側に立った姿勢で操船に当たった。

a 受審人は、20時38分少し前響航路南口手前を北上していたところ、右舷前方1.5海里に、Bの白、白、紅3灯を初認し、20時39分少し前響新港東1号防波堤西灯台（以下「響新港東防波堤灯台」という。）から196度（真方位、以下同じ。）610メートルの地点で、針路を354度に定め、11.7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 受審人は、20時39分響航路に入航し、方位変化のないBに探照灯を照射するとともに機関を港内全速力前進として増速し、20時40分次席三等航海士にVHFでBの船首方を航過する旨を伝えるよう指示し、20時40分半同船の了解を得た。

20時40分半少し過ぎa 受審人は、響新港東防波堤灯台から301度290メートルの地点に達し、14.0ノットの速力となったとき、Bが右舷船首37度1, 310メートルのところとなり、その後、航路外から響航路に入ろうとする同船と航路内で出会い、衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めたが、Bがいずれ自船の進路を避けてくれるものと思い、警告信号を行わず、間近に接近しても、大幅に減速するなど、衝突を避けるための協力動作をとらずに続航した。

a 受審人は、20時42分半少し過ぎ響新港東防波堤灯台から342度1, 120メートルの地点で、15.3ノットの速力となったとき、Bが右舷船首至近となり、左舵をとって左転を開始し、機関を停止したものの、及ばず、20時43分少し過ぎ響新港東防波

堤灯台から344度1,400メートルの地点において、Aは、船首が350度を向き、15.1ノットの速力となったとき、その右舷船首部がBの左舷前部に後方から31度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の西南西風が吹き、潮候は下げ潮の末期に当たり、視界は良好であった。

また、Bは、b1受審人及びb2受審人ほか9人が乗り組み、セメント1,617トンを積載し、船首3.57メートル船尾4.42メートルの喫水をもって、同日17時30分福岡県苅田港を発し、熊本県八代港に向かった。

b1受審人は、出航操船に引き続いて操船に当たり、航行中の動力船の法定灯火を表示し、18時40分関門航路に入航した。

b2受審人は、19時45分頃山口県彦島南東方沖合で甲板手と共に昇橋して船長の補佐に就いた。

b1受審人は、20時20分関門第二航路を出航して関門港を出域し、20時24分僅か前響新港東防波堤灯台から082度3.1海里の地点に達したとき、響新港区まで400メートルとなり、その後関門港に再度入域する状況であったが、b2受審人が経験豊富で同区を何度も航行していたことから、同人に船橋当直を任せても支障はないものと思い、b2受審人と同当直を交替し、自ら操船指揮を執ることなく降橋した。

b2受審人は、電子海図システム並びにいずれもヘッドアップ表示で3海里レンジとした1号レーダー及び6海里レンジとした2号レーダーをそれぞれ作動させ、1号レーダーの後方に立って操船に当たり、20時36分僅か過ぎ響新港東防波堤灯台から056度1.2海里の地点で、針路を響航路に向く270度に定めて自動操舵とし、10.3ノットの速力で進行した。

b 2 受審人は、22時38分響新港東防波堤灯台から045.5度1,800メートルの地点に至り、左舷船首56度1.4海里に、Aの白、白、緑3灯を初認し、20時40分半VHFでAが自船の船首方を航過する旨を了解し、甲板手を操舵に就けて手動操舵に切り替えた。

20時40分半少し過ぎb 2 受審人は、響新港東防波堤灯台から019度1,340メートルの地点に達したとき、Aが左舷船首59度1,310メートルのところとなり、その後響航路を航行するAと航路内で出会い、衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めたが、Aが増速して自船の船首方を無難に航過するものと思い、大幅に減速するなど、Aの進路を避けずに続航した。

b 2 受審人は、20時42分僅か過ぎ響新港東防波堤灯台から359度1,270メートルの地点に至り、右舵10度をとって右転を開始し、Aが左舷船首至近に迫り、右舵一杯、機関を全速力後進としたものの、及ばず、Bは、船首が319度を向いたとき、原速力で、前示のとおり衝突した。

b 1 受審人は、自室に設置された1号レーダーのモニターで自船とAが接近していることを認め、急ぎ昇橋したものの、どうすることもできないまま衝突し、事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは右舷船首部外板に破口等を、Bは左舷前部外板に破口等をそれぞれ生じた。

#### (航法の適用)

本件は、夜間、港則法上の特定港である関門港響航路において、航路を航行するAと航路外から航路に入ろうとするBとが衝突したものであり、適用航法について検討する。

事実の経過で示したとおり、両船は、互いに視野の内にあり、Aは、響航路を航行し、Bは、航路外から航路に入る態勢で航行していたものであるから、本件は、港則法第13条第1項の規定によって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、関門港響航路において、航路外から航路に入ろうとするBが、航路を航行するAの進路を避けなかったことによって発生したが、Aが、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

Bの運航が適切でなかったのは、船長が、関門港響新港区を航行する際、自ら操船指揮を執らなかったことと、船橋当直者が、響航路を航行するAの進路を避けなかったことによるものである。

b2受審人は、夜間、関門港響新港区において、航路外から響航路に入ろうとして航行中、同航路を航行するAと航路内で出会い、衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めた場合、大幅に減速するなど、同船の進路を避けるべき注意義務があった。しかるに、同人は、Aが増速して自船の船首方を無難に航過するものと思い、航路を航行するAの進路を避けなかった職務上の過失により、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b2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。

b1受審人は、夜間、関門港響新港区において、同港内を航行する場合、自ら操船指揮を執るべき注意義務があった。しかるに、同人は、b2受審人が経験豊富で響新港区を何度も航行していたことから、同人に

船橋当直を任せても支障はないものと思い、自ら操船指揮を執らなかつた職務上の過失により、A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 1 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。

a 受審人は、夜間、関門港響航路において、航路を航行中、航路外から響航路に入ろうとするBと航路内で出会い、衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めた場合、大幅に減速するなど、衝突を避けるための協力動作をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、自船が航路を航行する保持船であり、Bがいずれ自船の進路を避けてくれるものと思い、衝突を避けるための協力動作をとらなかった職務上の過失により、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 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2月18日

門司地方海難審判所

審判長 審判官 神 崎 和 徳

審判官 関 昌 芳

審判官 管 啓 二