

令和7年門審第17号

裁 決

油送船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 b

職 名 B船長

海技免許 一級海技士（航海）

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 a の四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 b 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1月23日19時50分半少し前

福岡県大島北方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 油送船A

貨物船B

総トン数	2,025トン	493トン
全長	90.83メートル	58.80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	2,050キロワット	735キロワット

### 3 事実の経過

Aは、平成26年3月に進水した船尾船橋型鋼製油送船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台及び電子海図システム、右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えたほか、船舶自動識別装置（以下「AIS」という。）を装備し、a受審人ほか9人が乗り組み、軽油1,500.200キロリットル及びガソリン1,499.981キロリットルを積載し、船首4.65メートル船尾5.40メートルの喫水をもって、令和7年1月23日13時40分山口県徳山下松港を発し、福岡県博多港に向かった。

a受審人は、19時30分頃福岡県地ノ島北方沖合で昇橋し、前直の一等航海士と交替して甲板員1人と共に船橋当直に就き、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示し、電子海図システム及び6海里レンジでヘッドアップ表示としたレーダーにAIS情報を重畳表示させてそれぞれ作動させ、19時33分僅か前倉良瀬灯台から024度（真方位、以下同じ。）2.8海里の地点で、針路を249度に定めて自動操舵とし、13.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、インターネットに接続したパーソナルコンピューター（以下「パソコン」という。）で2日後の入港予定地の気象予報を入手することを思い立ち、操舵室左舷後部に移動してパソコンの操作を始め、間もなく甲板員を船内巡視に向かわせ、19時45分倉良瀬灯台から319.5度2.1海里の地点に達したとき、左舷船首46度

620メートルのところに、Bの白1灯を視認することができ、その後同船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、パソコンを操作することに気をとられ、見張り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、Bを確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けずに続航し、19時50分少し過ぎ左舷船首至近にBを初めて認め、右舵を取ったものの、効なく、19時50分半少し前倉良瀬灯台から295.5度2.7海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その左舷船首部がBの右舷船尾部に後方から14度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の西北西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期に当たり、視界は良好であった。

また、Bは、平成21年7月に進水した船尾船橋型貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、その右舷側にGPSプロッター及びレーダー1台、左舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備え、b受審人ほか4人が乗り組み、液化アンモニア342.934トンを積載し、船首3.1メートル船尾3.8メートルの喫水をもって、同月21日14時40分京浜港川崎区を発し、長崎県松浦港に向かった。

b受審人は、翌々23日19時30分地ノ島北方沖合で昇橋し、前直の一等航海士と交替して単独の船橋当直に就き、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示し、GPSプロッター及び3海里レンジでコースアップ表示としたレーダーをそれぞれ作動させ、19時35分倉良瀬灯台から012度1.5海里の地点で、針路を263度に定めて自動操舵とし、11.0ノットの速力で進行した。

b受審人は、19時40分倉良瀬灯台から337度1.5海里の地点に至り、右舷後方1,220メートルのところに、Aのレーダー映

像を初めて探知して同船の白、白、紅3灯を視認し、19時45分倉良瀬灯台から310.5度2.0海里の地点に達したとき、Aが右舷船尾60度620メートルのところとなり、その後同船が自船を追い越し、衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、追越し船であるAが自船の進路を避けるものと思い、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、b受審人は、警告信号を行わず、間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとらずに続航し、19時49分半少し前右舷船尾至近にAを認め、前部マストの作業灯を点滅させたものの、効なく、Bは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは左舷船首部外板に凹損等を生じ、Bは右舷船尾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、大島北方沖合において、ともに西行中のAとBとが衝突したもので、衝突地点付近の海域には特別法である海上交通安全法及び港則法の適用がないので、一般法である海上衝突予防法が適用されることとなる。

本件当時、両船は、航行中の動力船の灯火を表示して互いに視野の内におり、AがBの正横後22度30分を超える後方の位置から同船を追い越す態勢で接近したもので、両船の付近には航行の支障となる障害物や他船は存在せず、Aが避航義務を、Bが針路及び速力の保持並びに警告信号及び協力動作履行の各義務を果たすのに十分な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、本件は、海上衝突予防法第13条の追越し船の航法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、大島北方沖合において、西行中のBを追い越すAが、見張り不十分で、Bを確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、B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協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

a 受審人は、夜間、大島北方沖合において、博多港に向けて西行する場合、前路の他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、パソコンを操作することに気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、Bを追い越し、衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、同船を確実に追い越し、かつ、Bから十分に遠ざかるまで同船の進路を避けることなく進行して衝突を招き、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。

b 受審人は、夜間、大島北方沖合において、松浦港に向けて西行中、右舷後方にAを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、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、追越し船であるAが自船の進路を避けるものと思い、動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、Aが自船を追い越し、衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとることなく進行して衝突を招き、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26日

門司地方海難審判所

審判官 神 崎 和 徳