

令和元年海審第5号

裁 決

貨物船A貨物船B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）

補 佐 人 7人

受 審 人 b 1

職 名 B船長

海技免許 四級海技士（航海）

補 佐 人 3人

受 審 人 b 2

職 名 B一等航海士

海技免許 五級海技士（航海）

補 佐 人 1人

本件について、海難審判所は、理事官永木俊文出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人b 2の五級海技士（航海）の業務を2箇月停止する。

受審人a 1を戒告する。

受審人b 1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

令和元年5月26日02時09分半僅か前

千葉県犬吠埼南方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	貨物船B
総トン数		499トン	499トン
全長		75.23メートル	74.49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		1,323キロワット	735キロワット

3 事実の経過

(1) Aの設備及び性能等

ア 設備

Aは、船尾船橋型の鋼製貨物船で、操舵室には、前部中央に操舵スタンド、その右舷側にAIS、GPSプロッター及び主機遠隔操縦装置、左舷側に電子海図システム、VHF無線電話設備及び自動物標追跡装置（以下「ATA」という。）付きのレーダー2台、後部右舷側にファクシミリがそれぞれ備えられ、同左舷側に海図台が設置されていた。

イ 操縦性能

Aは、船体部海上試運転成績表によると、船首喫水1.08メートル、船尾喫水3.19メートルの状態において、機関回転数毎分330にかけて14.07ノットの平均速力で前進中、舵角35度による最大旋回直径が、左旋回では246メートル、右旋回では291メートル、後進を発令してから船体が停止するまで

の所要時間が1分44秒で、停止距離が436メートルであった。

ウ 安全管理規程

Aは、X社作成の安全管理規程によって安全管理が行われており、運航基準において、視程が3海里以下のときには、当直体制の強化及び安全な速力などの措置が定められていた。

(2) Bの設備及び性能等

ア 設備

Bは、船尾船橋型の鋼製貨物船で、操舵室には、前部中央に操舵スタンド、その右舷側に主機遠隔操縦装置、左舷側にVHF無線電話設備、GPSプロッター及びATA付きのレーダー2台がそれぞれ備えられ、後部中央に海図台が設置されていた。

イ 操縦性能

Bは、甲板部海上試運転成績書によると、船首喫水2.09メートル、船尾喫水3.11メートルの状態において、機関回転数毎分240にかけて11.43ノットの平均速力で前進中、舵角35度による最大横距が左右ともに約100メートル、後進を発令してから船体が停止するまでの所要時間が1分45秒であった。

ウ 安全管理規程

Bは、Y組合作成の安全管理規程によって安全管理が行われており、運航基準において、船長は、航行中、周囲の視程に関する情報を確認し、視程が500メートル以下のときには、当直体制の強化、レーダーワッチ等による厳格な見張りなどの付加的な安全措置を講じるとともに、その時の状況に適した安全な速力とし、状況に応じて停止などの措置をとらなければならない旨が定められていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1受審人ほか4人が乗り組み、鋼材約1,310トンを積載し、船首3.2メートル船尾4.3メートルの喫水をもって、令和元年5月25日23時30分茨城県鹿島港を発し、阪神港に向かった。

発航に先立ち、a 1受審人は、関東海域に海上濃霧警報が発表されていることを把握していなかったものの、時期的に霧の発生を予測しており、航行中に霧で視界が制限されるおそれがあったが、出港時の視界が良好であったこともあり、各船橋当直者が無難に航行するものと思い、船橋当直者に対して、視界制限状態になったときには直ちに報告するよう、視界制限時の指示を徹底しなかった。

ところで、a 1受審人は、船橋当直体制を、11時から15時まで及び23時から03時までを二等航海士が、15時から19時まで及び03時から07時までを一等航海士が、19時から23時まで及び07時から11時までを自身がそれぞれ入直する単独4時間交替の3直制と定めていた。

a 1受審人は、航行中の動力船の灯火を表示し、電子海図システム、前方約8海里及び後方約4海里の範囲を探知できるコースアップのオフセンター表示とした1号レーダー、表示画面を24海里レンジのGPSプロッター表示とした2号レーダーをそれぞれ作動させて出航操船に従事したのち、翌26日00時10分頃港外で二等航海士a 2に船橋当直を引き継ぎ、降橋して自室で休息した。

a 2二等航海士は、犬吠埼沖合に向けて鹿島灘を南下し、01時49分少し過ぎ飯岡灯台から100度（真方位、以下同じ。）7.4海里の地点で、針路を209度に定め、機関を全速力前進にかけ、11.6ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 2二等航海士は、霧によって視界制限状態になったものの、こ

のことを a 1 受審人に報告せず，霧中信号を行うことも，安全な速力とすることもなく，01時59分半飯岡灯台から115.5度7.0海里の地点で，針路を215度に転じ，02時04分半僅か前同灯台から123度6.9海里の地点に達したとき，レーダーでBが右舷船首2度1.9海里のところとなり，その後，同船と著しく接近することを避けることができない状況となったが，針路を保つことができる最小限度の速力に減じることも，また，必要に応じて行きあしを止めることもなく続航した。

a 2 二等航海士は，02時07分半僅か前飯岡灯台から128.5度6.9海里の地点で，右転を開始し，02時09分半僅か前飯岡灯台から131度6.8海里の地点において，Aは，船首が246度を向き，11.3ノットの速力となったとき，その左舷船首部に，Bの船首が前方から32度の角度で衝突した。

当時，天候は霧で，風力1の北東風が吹き，潮候はほぼ低潮時に当たり，視程は約50メートルで，関東海域に海上濃霧警報が発表されていた。

a 1 受審人は，自室で休息中，衝撃を感じて直ちに昇橋し，a 2 二等航海士から報告を受けて衝突の事実を知り，事後の措置に当たった。

また，Bは，b 1 受審人及びb 2 受審人ほか2人が乗り組み，鋼材コイル約870トンを積載し，船首2.30メートル船尾3.95メートルの喫水をもって，同月25日14時50分千葉港を発し，宮城県仙台塩釜港に向かった。

発航に先立ち，b 1 受審人は，関東海域に海上濃霧警報が発表されていることを把握していなかったものの，時期的に濃霧が発生する海域があることを認識しており，航行中に霧で視界が制限される

おそれがあったが，瀬戸内海に比べて航行船舶が少ないので各船橋当直者が無難に航行するものと思い，船橋当直者に対して，視界制限状態になったときには直ちに報告するよう，視界制限時の指示を徹底しなかった。

ところで，b 1 受審人は，船橋当直体制を，00時から03時まで及び12時から15時までをb 2 受審人が，03時から06時まで及び15時から18時までを二等航海士が，06時から09時まで及び18時から21時までを自身が，09時から12時及び21時から24時までを，航海の海技免許を受有しておらず，船員法上の部門間兼務が認められていない機関長がそれぞれ入直する単独3時間交替の4直制と定めていた。

b 1 受審人は，出航操船ののち，二等航海士に船橋当直を委ねて一旦降橋し，17時45分頃浦賀水道航路で再び昇橋して同航海士と交替し，航行中の動力船の灯火を表示して東京湾を南下したのち，20時45分頃千葉県白浜港南方沖合で，機関長に船橋当直を引き継ぎ，降橋して自室で休息した。

b 2 受審人は，23時45分頃千葉県八幡埼東方沖合で機関長と交替して船橋当直に就き，1号レーダーを休止させ，前方約5海里及び後方約1海里の範囲を探知できるコースアップのオフセンター表示とした2号レーダー，同県九十九里浜から犬吠埼付近までを表示させたGPSプロッターをそれぞれ作動させ，犬吠埼沖合に向けて北上した。

b 2 受審人は，翌26日01時00分頃九十九里浜沖合を北上中，霧によって視程が約100メートルに狭められて視界制限状態になったものの，このことをb 1 受審人に報告せず，霧中信号を行うことも，安全な速力とすることもなく，01時23分飯岡灯台から

179度11.4海里の地点で、針路を036度に定めて自動操舵とし、機関を全速力前進にかけ、11.0ノットの速力で進行した。

b2受審人は、01時57分半僅か前飯岡灯台から148度7.4海里の地点で、正船首僅か右4.5海里のところに、Aのレーダー映像を初めて探知し、ATAでプロットしたところ、同船と著しく接近することとなると認めたものの、互いに右舷を対して航過できると考え、02時04分僅か過ぎ同灯台から139度7.1海里の地点で、航過距離を少し広げようと自動操舵のまま針路を左に転じて034度とし、続航した。

b2受審人は、02時04分半僅か前飯岡灯台から138度7.0海里の地点に達したとき、Aが右舷船首3度1.9海里のところとなり、その後、同船と著しく接近することを避けることができない状況となったが、依然、互いに右舷を対して航過できるものと思い、針路を保つことができる最小限度の速力に減じることも、また、必要に応じて行きあしを止めることもなく進行した。

こうして、b2受審人は、前方を目視していたところ、左舷船首方に白1灯を認め、急いで手動操舵に切り替えて右舵をとったものの、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。

b1受審人は、自室で休息していたところ、突然、衝撃を感じて直ちに昇橋し、b2受審人から報告を受けて衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは、浸水して沈没し、のちに廃船処理され、Bは、球状船首に折損、左舷錨のシャンクに曲損などを生じ、のちに修理された。また、a1受審人は救助されたものの、A一等機関士a3（三級海技士（機関）免状受有）は行方不明となり、のち死亡と確

認められ、同機関長 a 4（四級海技士（機関）免状受有）、同一等航海士 a 5（五級海技士（航海）免状受有）及び a 2 二等航海士（三級海技士（航海）免状受有）は、溺水による死亡又は溺死と検案された。

（航法の適用）

本件は、夜間、霧で視界制限状態となった犬吠埼南方沖合において、南下する A と北上する B とが衝突したもので、衝突地点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ため、一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）が適用され、霧で互いに他の船舶の視野の内になかったことから、予防法第 19 条の視界制限状態における船舶の航法によって律するのが相当である。

（原因の考察）

本件は、夜間、霧で視界制限状態となった犬吠埼南方沖合において、南下する A と北上する B とが衝突したものであるが、以下、B の衝突約 5 分前の左転と本件発生との因果関係について考察する。

事実の経過で示したとおり、b 2 受審人は、01 時 57 分半僅か前正船首僅か右 4.5 海里のところに、A のレーダー映像を初めて探知し、ATA でプロットしたところ、同船と著しく接近することとなると認められたものの、互いに右舷を対して航過できると考え、衝突の約 5 分前である 02 時 04 分僅か過ぎに航過距離を少し広げようと針路を 2 度左に転じたもので、予防法第 19 条第 5 項第 1 号の他の船舶が自船の正横より前方にある場合において針路を左に転ずることを禁止する規定に違反している。

しかしながら、B がこの左転をしても、また、仮に左転をすることな

く、そのままの針路で進行していたとしても、両船が著しく接近することを避けることができない状況となったことに変わりなく、かつ、両船が、著しく接近することを避けることができない状況となったとき、予防法第19条第6項の規定に基づく適切な措置をとっていれば、本件発生は回避できたものと認められる。

したがって、Bの左転は本件発生に至る過程で関与した事実であるが、本件と相当な因果関係があるとは認められない。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、夜間、霧で視界制限状態となった犬吠埼南方沖合において、南下するAが、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもせず、レーダーで前方に探知したBと著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかったことと、北上するBが、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもせず、レーダーで前方に探知したAと著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかったこととによって発生したものである。

Aの運航が適切でなかったのは、船長が、船橋当直者に対して、視界制限時の指示を徹底しなかったことと、船橋当直者が、視界制限状態になったことを船長に報告せず、同状態における措置を適切にとらなかったこととによるものである。

Bの運航が適切でなかったのは、船長が、船橋当直者に対して、視界制限時の指示を徹底しなかったことと、船橋当直者が、視界制限状態になったことを船長に報告せず、同状態における措置を適切にとらなかったこととによるものである。

b 2 受審人は、夜間、霧で視界制限状態となった犬吠埼南方沖合において、北上中、レーダーで前方に探知したAと著しく接近することを避けることができない状況となった場合、針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、また、必要に応じて行きあしを止めるべき注意義務があった。しかるに、同人は、互いに右舷を対して航過できるものと思い、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかった職務上の過失により、Aとの衝突を招き、同船を沈没させるとともに自船に損傷を生じさせ、Aの乗組員4人を死亡させるに至った。

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2箇月停止する。

a 1 受審人は、関東海域に海上濃霧警報が発表されている状況下、阪神港に向けて鹿島港を発航する場合、同警報を把握していなかったものの、時期的に霧の発生を予測していたのだから、船橋当直者に対して、視界制限状態になったときには直ちに報告するよう、視界制限時の指示を徹底すべき注意義務があった。しかるに、同人は、出港時の視界が良好であったこともあり、各船橋当直者が無難に航行するものと思い、視界制限時の指示を徹底しなかった職務上の過失により、視界制限状態になったときの報告を受けられず、自ら操船指揮が執れないままBとの衝突を招き、自船を沈没させるとともにBに損傷を生じさせ、自船の乗組員4人を死亡させるに至った。

以上のa 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。

b 1 受審人は、関東海域に海上濃霧警報が発表されている状況下、仙台塩釜港に向けて千葉港を発航する場合、同警報を把握していなかった

ものの、時期的に濃霧が発生する海域があることを認識していたのだから、船橋当直者に対して、視界制限状態になったときには直ちに報告するよう、視界制限時の指示を徹底すべき注意義務があった。しかるに、同人は、瀬戸内海に比べて航行船舶が少ないので各船橋当直者が無難に航行するものと思い、視界制限時の指示を徹底しなかった職務上の過失により、視界制限状態になったときの報告を受けられず、自ら操船指揮を執ることができないままAとの衝突を招き、同船を沈没させるとともに自船に損傷を生じさせ、Aの乗組員4人を死亡させるに至った。

以上のb1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3年3月22日

海難審判所

審判長 審判官 覺 前 修

審判官 福 島 千太郎

審判官 栗 原 和 栄