令和6年海審第2号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a 2

職 名 A二等航海士

海技免許 三級海技士（航海）

補 佐 人 2人

本件について、海難審判所は、理事官松崎範行出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の三級海技士（航海）の業務を2か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和5年8月24日23時29分半僅か前

紀伊水道

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	9,940トン
全長		75.50メートル	147.87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 1,471キロワット 9,480キロワット

3 事実の経過

Aは、平成18年1月に進水した船尾船橋型の鋼製貨物船で、船橋前部中央に操舵スタンド、その右舷側に機関遠隔操縦盤及び1号レーダー、左舷側に2号レーダー、右舷前方にGPSプロッターをそれぞれ備え、船橋後部左舷側に海図台を設置し、a1船長及びa2受審人ほか3人が乗り組み、スクラップ約1,116トンを積載し、船首3.20メートル船尾4.75メートルの喫水をもって、令和5年8月23日16時20分千葉港葛南区を発し、鳴門海峡を經由する予定で岡山県水島港に向かった。

a1船長は、船橋当直を11時から15時まで及び23時から03時までをa2受審人が、03時から07時まで及び15時から19時までを一等航海士が、07時から11時まで及び19時から23時までを自らがそれぞれ単独で入直する4時間交替の3直制としていた。

a2受審人は、翌24日23時00分a1船長から備讃瀬戸東航路の入航時刻を翌朝07時00分に調整する指示を受けて船橋当直を引き継ぎ、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、6海里レンジのノースアップで前方8海里を表示するオフセンターとした1号レーダーを作動させ、23時04分僅か前紀伊日ノ御埼灯台（以下「日ノ御埼灯台」という。）から298度（真方位、以下同じ。）2.9海里の地点で、針路を鳴門海峡に向く320度に定めて自動操舵とし、11.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a2受審人は、レーダーで数隻の映像を認め、自動衝突予防援助装置で最接近距離を確認したところ、自船に接近する船舶がなかったので、航行の支障となる他船はいないものと判断し、23時11分半海図台に移動して船尾方を向いた姿勢で、航海や貨物に関するチェック

リストの確認を行ったのち、海図に当たって船長から指示のあった時間調整に必要な速力の計算（以下「速力計算」という。）を開始した。

23時25分 a 2 受審人は、日ノ御埼灯台から311度6.5海里の地点に達したとき、右舷船首28度1.8海里のところに、Bが表示する白、白、紅3灯を視認することができ、その後同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、自船に接近する船舶のレーダー映像を認めなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思い、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 2 受審人は、Bの進路を避けることなく続航し、23時29分僅か過ぎ速力計算を終えて操舵スタンド後方に移動したところ、右舷至近にBを認め、機関を全速力後進として左舵一杯としたものの、及ばず、Aは、23時29分半僅か前日ノ御埼灯台から312度7.3海里の地点において、船首が310度を向いたとき、原速力のまま、その右舷中央部にBの船首が、直角に衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の南南東風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

a 1 船長は、衝突の衝撃に気付いて昇橋し、事後の措置に当たった。

また、Bは、平成19年9月に建造された船尾船橋型の鋼製コンテナ船で、船橋中央部に設置された統合型操船コンソール中央に機関遠隔操縦装置及び操舵スタンド、右舷側にレーダー1台及び電子海図情報表示装置、左舷側にレーダー1台が備えられ、フィリピン共和国籍のb 1 船長及び同国籍のb 2 三等航海士ほか同国籍の船員15人及びロシア連邦国籍の船員1人が乗り組み、コンテナ532個を積載し、船首5.7メートル船尾7.8メートルの喫水をもって、同日20時06分阪神港大阪区を発し、台湾基隆港に向かった。

b 2 三等航海士は、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、6海里レンジのノースアップでオフセンター表示としたレーダーを作動させ、23時00分僅か過ぎ日ノ御埼灯台から340度13.0海里の地点で、針路を187度に定めて自動操舵とし、15.2ノットの速力で進行した。

b 2 三等航海士は、23時14分半少し前日ノ御埼灯台から330.5度10.0海里の地点に至り、左舷前方6海里のところに、Aのレーダー映像を初めて探知した。

23時25分 b 2 三等航海士は、日ノ御埼灯台から318.5度8.0海里の地点に達したとき、Aが左舷船首19度1.8海里のところとなり、その後同船が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢のまま接近するのを認めたが、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た。

こうして、b 2 三等航海士は、23時28分僅か前危険を感じて右舵をとったものの、及ばず、Bは、船首が220度を向き、13.6ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

b 1 船長は、衝突の衝撃に気付いて昇橋し、事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは右舷中央部に破口を生じて沈没し、のち廃船処理され、Bは球状船首に破口を伴う擦過傷等を生じ、A一等航海士 a 3 は後日発見されて溺死と検案され、a 2 受審人が左前胸部裂創などを、A乗組員2人が左外傷性血気胸、左肩関節脱臼などをそれぞれ負い、a 1 船長が行方不明となった。

(航法の適用)

本件は、夜間、紀伊水道において、西行するAと南下するBとが衝突したもので、衝突地点付近は海上交通安全法の適用海域であるが、同法

には本件に適用される航法規定がないので、一般法である海上衝突予防法が適用される。

両船は、それぞれ法定灯火を表示し、互いに視野の内にある航行中の動力船であり、進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近したもので、衝突のおそれが生じた後、両船に衝突を避けるための必要な動作をとる時間的、距離的余裕が十分にあったと認められることから、本件は、海上衝突予防法第15条の横切り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、紀伊水道において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、西行するAが、見張り不十分で、前路を左方に横切るBの進路を避けなかったことによって発生したが、南下するB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。

a 2 受審人は、夜間、紀伊水道において、鳴門海峡に向けて西行する場合、周囲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、自船に接近する船舶のレーダー映像を認めなかったので、航行の支障となる他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するBに気付かず、その進路を避けることなく進行して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てAを沈没させ、A乗組員の1人を死亡、2人を負傷、1人を行方不明とさせるとともに、自らも負傷するに至った。

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三級海技士（航海）の業務を2か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和7年5月22日

海難審判所

審判長 審判官 大野 浩

審判官 西村 勇二

審判官田之上輝美は、差し支えにつき署名押印することができない。

審判長 審判官 大野 浩