

令和7年海審第1号

裁 決  
貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a 2

職 名 A三等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

補 佐 人 6人

受 審 人 b 1

職 名 B船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 b 2

職 名 B次席一等航海士

海技免許 三級海技士（航海）（履歴限定）

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、海難審判所は、理事官高橋政章出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人b 1を戒告する。

受審人a 2を懲戒しない。

受審人b 2を懲戒しない。

## 理 由

(海難の事実)

### 1 事件発生年月日時刻及び場所

令和5年2月2日19時28分半少し過ぎ

愛媛県梶取ノ鼻北方沖合

### 2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	貨物船B
総トン数		716トン	499トン
全長		73.56メートル	74.32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	735キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) Aの設備及び性能

##### ア 設備

Aは、平成9年3月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋前部に航海コンソールが、その中央部に舵輪、右舷側にGPSプロッター及び機関遠隔操縦装置が、左舷側に2号レーダー及び1号レーダーがそれぞれ装備されていた。

##### イ 操縦性能

操縦性能は、海上公試運転成績書によると、速力13.1ノットで航走中、左舵35度をとったときの最大縦距が174.8メートル、最大横距が204.2メートル、360度旋回に要する時間が2分35秒で、右舵35度をとったときの最大縦距が172.9メートル、最大横距が178.9メートル、360度旋回に要する時間が2分45秒で、13.3ノットの速力で航走中、後進発令から船体停止までの時間が1分24秒、航走距離が

325.3メートルであった。

(2) Bの設備及び性能

ア 設備

Bは、平成24年1月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋前面窓際に航海コンソールが、その中央部に舵輪、右舷側にバウスラスタ操作盤、機関遠隔操縦装置及び電子海図システムが、左舷側に1号レーダー、GPS航法装置、GPSコンパス及び2号レーダーがそれぞれ装備されていた。

イ 操縦性能

操縦性能は、海上公試運転成績表によると、機関回転数毎分225、速力13.5ノットで航走中、左舵35度をとったときの最大縦距が259メートル、旋回径が256メートル、360度旋回に要する時間が3分4.5秒で、速力13.6ノットで航走中、右舵35度をとったときの最大縦距が247メートル、旋回径が258メートル、360度旋回に要する時間が3分11.7秒で、機関回転数毎分225で航走中、後進発令から船体停止までの時間が1分52.59秒であった。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、船長a1及びa2受審人ほか3人が乗り組み、石灰石2,200トンを積載し、船首4.41メートル船尾5.35メートルの喫水をもって、令和5年2月2日11時00分大分県津久見港を発し、広島県福山港に向かった。

a1船長は、船橋当直として、出航後14時00分までをa2受審人が、14時00分から17時00分までを二等航海士が、17時00分から20時00分までを自身が、20時00分から23時00分までを一等航海士が、23時00分から02時00分までを

a 2 受審人がそれぞれ単独で入直する 3 時間当直を組み、出航操船ののち、a 2 受審人に交替して降橋した。

a 1 船長は、17 時 00 分頃昇橋して二等航海士と船橋当直を交替し、2 号レーダー及び GPS プロッターをそれぞれ作動させ、舵輪の後方に立って操船に当たり、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、安芸灘を北上した。

a 2 受審人は、来島海峡航路の通航操船を見学することとし、18 時 50 分頃同航路西口南西方 8 海里沖合で、昇橋して 1 号レーダーの左側に立って見学を始めた。

a 1 船長は、19 時 19 分僅か過ぎ梶取ノ鼻西方沖合に差し掛かったとき、右舷前方約 3 海里的のところに B の白、白、紅 3 灯を初認し、19 時 20 分僅か過ぎ来島梶取鼻灯台から 321 度（真方位、以下同じ。）1.1 海里的の地点で、針路を 028 度に定めて自動操舵とし、10.6 ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 1 船長は、19 時 24 分半僅か過ぎ来島梶取鼻灯台から 348 度 1.6 海里的の地点に達したとき、B が右舷船首 30 度 1.4 海里的のところとなり、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となったが、B の進路を避けることなく続航した。

a 1 船長は、19 時 27 分僅か前 B が右舷前方約 1,200 メートルとなり、右転を始めたところ、間もなく B が左転するのを認め、左舵をとったものの、及ばず、19 時 28 分半少し過ぎ来島梶取鼻灯台から 000 度 2.2 海里的の地点において、A は、船首が 046 度を向き、速力が 10.0 ノットとなったとき、その右舷船首部に B の船首が、前方から 67 度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力 1 の西風が吹き、潮候は上げ潮の末期に

あたり、視界は良好であった。

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、空倉のまま、船首1.7メートル船尾3.2メートルの喫水をもって、同日10時30分兵庫県東播磨港を発し、山口県岩国港に向かった。

b 1 受審人は、船橋当直として、出航後15時30分までを一等航海士が、15時30分から19時30分までを自身が、19時30分から22時30分までをb 2 受審人がそれぞれ単独で入直する当直を組み、出航操船ののち、一等航海士に交替して降橋した。

b 1 受審人は、15時30分備讃瀬戸北航路で昇橋して一等航海士と交替し、GPSプロッター並びにいずれもコースアップのオフセンター表示として3海里レンジで前方4.5海里が探知できる1号レーダー及び6海里レンジで前方9海里が探知できる2号レーダーをそれぞれ作動させて当直に当たり、その後、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、来島海峡航路の入航に合わせて再び昇橋した一等航海士を操船補佐に就け、18時36分同航路に入航し、19時01分頃可航幅が狭い海域を航過したので同航海士を降橋させ、来島海峡航路を西行した。

b 1 受審人は、19時19分桴磯灯標の北方沖合に差し掛かったとき、左舷前方約3海里のところAの白、白、緑3灯を初認し、19時20分僅か過ぎ来島梶取鼻灯台から036度2.9海里の地点で、針路を265度に定めて自動操舵とし、11.6ノットの速力で進行して、19時22分来島海峡航路を出航した。

b 2 受審人は、19時23分頃昇橋し、b 1 受審人の指示で舵輪の後方に立って操舵に当たった。

b 1 受審人は、舵輪の左舷側後方に立って操船に当たり、19時24分半僅か過ぎ来島梶取鼻灯台から020度2.4海里の地点に

達したとき、Aが左舷船首27度1.4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、Aが避航船なのでいずれ自船の進路を避けるものと思い、警告信号を行わず、間近に接近しても、機関を後進にかけなど、衝突を避けるための協力動作をとることなく続航した。

b1受審人は、19時28分僅か前Aが左舷前方約600メートルとなり、同船の船尾に向くように左舵をとったところ、Aが右転していることに気づき右舵をとったものの、及ばず、Bは、船首が293度を向いたとき、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは左舷側に転覆して沈没し、のちに廃船処理され、Bは球状船首及び船首外板に破口を伴う凹損等を生じたが、のち修理され、a1船長（三級海技士（航海）免許受有）が溺死と検案され、A一等航海士a3（四級海技士（航海）免許受有）が行方不明となり、死亡が認定された。

#### （航法の適用）

本件は、梶取ノ鼻北方沖合において、北上中のAと、西行中の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ことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

両船は、いずれも航行中の動力船に該当し、互いに視野の内にあり、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もので、衝突のおそれが生じたのち、両船がそれぞれに衝突を避けるための動作をとる時間的、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（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、梶取ノ鼻北方沖合において、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、北上するAが、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、西行する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。

b 1 受審人は、夜間、梶取ノ鼻北方沖合において、岩国港に向けて西行中、Aが前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢のまま間近に接近するのを認めた場合、機関を後進にかけるなど、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。ところが、同人は、Aが避航船なのでいずれ自船の進路を避けるものと思い、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、Aと衝突する事態を招き、同船を沈没させるとともに、Bに損傷を生じさせ、Aの乗組員2人を死亡させるに至った。

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 2 受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

b 2 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2月19日

海難審判所

審判長 審判官 甲 斐 繁 利

審判官 西 村 勇 二

審判官 上 田 容 之