

令和2年横審第33号

裁 決

油送船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）（履歴限定）

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官菅生貴繁出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人 a 2 の四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

平成28年8月7日09時27分半僅か前

京浜港川崎区港外

2 船舶の要目

船種 船名 油送船A 貨物船B

総トン数	144トン	3,380トン
全長	40.38メートル	97.03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	367キロワット	2,210キロワット

3 事実の経過

(1) Aの構造及び設備等

Aは、バウスラスターを装備し、船首端から約28メートル後方に操舵室を配置した鋼製油タンカーで、同室の中央に操舵スタンドを、同スタンド前部にマグネットコンパスを、右舷側に機関操縦装置及び機関回転計を備えていたものの、レーダー及びGPSプロッター等の航海計器を搭載していなかった。

操縦性能は、海上公試運転成績書によると、船首2.22メートル船尾2.60メートルの喫水で、機関回転数毎分420、速力9.09ノットの全速力前進で航行中、左舵及び右舵各30度をとったとき、最大縦距及び最大横距が左右共に77メートルで、90度回頭するのに要する時間が左旋回で18.3秒、右旋回で16.4秒であり、全速力後進を発令してから船体が停止するまでの時間及び航走距離が34秒及び95.4メートルであった。

(2) Bの構造及び設備等

Bは、船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋前面が船首端から約71メートル後方に位置し、船橋には、中央部に操舵スタンド、前面窓中央に接してレピータコンパス、同スタンド右舷側に機関コンソール、左舷側に右側から電子海図情報表示装置、1号及び2号レーダーを備えたほか、VHF無線電話、AIS等を設け、船首端から76.36メートル後方、左舷舷側から4.73メートル右方の船橋上部にGPSアンテナが設置されていた。

(3) a 1, a 2 両受審人の経歴

(省略)

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1, a 2 両受審人ほか1人が乗り組み、軽油500キロリットルを積載し、船首1.9メートル船尾2.8メートルの喫水をもって、平成28年8月7日08時15分千葉港千葉第4区を発し、京浜港横浜第1区に向かった。

a 1 受審人は、舵輪後部に置いた木製椅子に腰掛けて操舵操船に当たり、09時15分川崎東扇島防波堤東灯台（以下「東扇島灯台」という。）から121.5度（真方位、以下同じ。）2.5海里の地点で、針路を264度に定め、9.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により進行した。

定針したとき、a 1 受審人は、周囲に航行の支障となる船舶がないことを確認したうえで操舵をa 2 受審人に委ね、操舵室後部の左右に渡した板の左舷側に右舷方を向いた姿勢で座り、用意していた弁当を食べ始めた。

a 1 受審人は、09時22分半東扇島灯台から146度1.7海里の地点に達したとき、右舷船首75度付近に南下する態勢のBを初認したことから、a 2 受審人にその旨を伝えたので、同人も右舷方を向いて同船の存在を確認した。

09時24分僅か前a 1 受審人は、東扇島灯台から153.5度1.6海里の地点に至ったとき、Bが右舷船首72度1,400メートルのところとなり、その後、同船の方位にほとんど変化がなく、自船の前路を左方に横切る態勢で接近していることを認め、船舶に危険のおそれがあったが、a 2 受審人がAの一等航海士として約一年半の乗船経験があつて操船に関して十分な技量もあり、相手船の

存在も承知しているので、引き続き操舵を任せておいても適切に航行してくれるものと思い、自ら操船の指揮を執らなかった。

一方、このとき、a 2 受審人は、B の方位にほとんど変化がなく、その後自船の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、初認したときに自船の方が相手船より前方を航行しているように見えたことから、同じ針路及び速力のまま航行しても、自船が相手船の前方を無難に通過できるものと思い、B に対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気付かず、同船の進路を避けずに続航した。

a 1 受審人は、09 時 26 分半僅か前東扇島灯台から 167 度 1.51 海里の地点に達したとき、右舷船首間近に迫った B に対して衝突の危険を感じ、a 2 受審人に右舵一杯を令して同人に右舵一杯を取らせたのち、自ら操舵に就いて右舵一杯を継続したうえ、機関を中立運転としたものの、及ばず、09 時 27 分半僅か前東扇島灯台から 170 度 1.49 海里の地点において、A は、船首が 032 度を向き、9.0 ノットの速力となったとき、その左舷船首部に B の船首部が前方から 60 度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力 3 の東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

また、B は、大韓民国籍の船長 b ほか同国籍の船員 1 人及びフィリピン共和国籍の船員 13 人が乗り組み、溶融硫黄 4,200 メトリックトン積載し、船首 5.90 メートル船尾 6.25 メートルの喫水をもって、同日 08 時 55 分水先人のきょう導の下、京浜港川崎第 1 区に所在する石油精製所の棧橋を発し、中華人民共和国張家港港に向かった。

b 船長は、09 時 15 分川崎航路東側出口から出航して水先人を

下船させたのち、三等航海士を補佐に、甲板手1人を操舵にそれぞれ就けて増速しながら浦賀水道航路に向けて南下を開始し、09時24分僅か前東扇島灯台から145度1,600メートルの地点で、12.5ノットの速力となったとき、針路を201度に定めて自動操舵とし、徐々に増速しながら進行した。

定針したとき、b船長は、左舷船首38度1,400メートルのところに、Aを視認することができ、その後、同船の方位にほとんど変化がなく、自船の前路を右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、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。

b船長は、警告信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航し、09時26分半僅か前東扇島灯台から166度1.25海里の地点に達し、13.0ノットの速力となったとき、左舷船首間近に迫ったAを認め、警告信号を行うとともに、同船の船尾をかわせると判断して左舵一杯を取ったところ、三等航海士からAが右転している旨の報告を受けて右舵一杯とし、機関を停止したものの、及ばず、Bは、船首が152度を向き、11.1ノットとなったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷船首部外板に破口を伴う凹損等を、Bは、船首部に凹損を伴う擦過傷等をそれぞれ生じたが、のち両船とも修理された。

(航法の適用)

本件は、海上交通安全法が適用される京浜港川崎区港外において、西行するAと南下するBとが衝突したものであるが、同法には、本件に適用す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。

本件は、Bが衝突の約3分半前に針路を定め、その後徐々に増速しているときに発生したものであり、この点について検討する。

Bは、事実の経過で示したとおり、定針時の速力が12.5ノットで、その後徐々に増速を続けており、一定の速力ではなかったものの、レーダー記録及びAISデータログによれば、見合い関係が生じた09時24分僅か前から互いに危険を感じて舵一杯を取り始めた09時26分半僅か前までの約2分半で、両船の相対方位の変化は約2度であり、両船に明確な方位変化がないまま、互いに進路を横切る態勢で接近したものと認められる。

そして、両船は互いに視野の内にあり、見合い関係成立後、それぞれ衝突を回避するために必要な時間的、距離的な余裕があったものと認められるので、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、京浜港川崎区港外において、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中、西行するAが、動静監視不十分で、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、見張り不十分で、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の運航が適切でなかったのは、船長が、京浜港川崎区港外を通航中、Bが自船の前路を左方に横切る態勢で接近していることを認めた際、自ら操船の指揮を執らなかったことと、操舵中の航海士が、動静監視不十分で、同船の進路を避けなかったことによるものである。

a 1 受審人は、京浜港川崎区港外において、同港横浜第1区に向けて

西行中、Bが前路を左方に横切る態勢で接近していることを認めた場合、船舶に危険のおそれがあったのだから、自ら操船の指揮を執るべき注意義務があった。しかるに、同人は、a 2受審人がAの一等航海士として約1年半の乗船経験があつて操船に関して十分な技量もあり、相手船の存在も承知しているので、引き続き操舵を任せておいても適切に航行してくれるものと思ひ、自ら操船の指揮を執らなかつた職務上の過失により、a 2受審人に操舵を任せたまふ進行してBとの衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至つた。

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2号を適用して同人の四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

a 2受審人は、京浜港川崎区港外において、同港横浜第1区に向けて西行中、右舷正横付近にB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ふべき注意義務があつた。しかるに、同人は、初認したときに自船の方が相手船より前方を航行しているように見えたことから、同じ針路及び速力のまま航行しても、自船が相手船の前方を無難に通過できるものと思ひ、Bに対する動静監視を十分に行わなかつた職務上の過失により、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ことに気付かず、Bの進路を避けずに進行して衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至つた。

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四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

よつて主文のとおり裁決する。

令和3年3月2日

横浜地方海難審判所

審判官 吉川弘一