

令和2年横審第36号

裁 決

押船A被押作業船B灯標衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 五級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

海技免許 五級海技士（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 を戒告する。

受審人 a 2 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

平成30年4月25日22時15分

名古屋港

2 船舶の要目

船種 船名 押船A

作業船B

総トン数	141トン	936トン
全長	21.95メートル	75.00メートル
機関の種類	ディーゼル機関	
出力	1,471キロワット	

3 事実の経過

Aは、船体中央部から前方に操舵室を配置し、操舵室前部中央に舵輪、舵輪左舷側にGPSプロッター及びレーダーを備えた鋼製押船で、a1、a2両受審人ほか5人が乗り組み、船首2.3メートル船尾4.0メートルの喫水をもって、空倉で船首尾とも2.0メートルの喫水となった非自航式作業船Bの船尾凹部に船首を嵌合し、全長約77メートルとなった押船列（以下「A押船列」という。）を構成し、回航の目的で、平成30年4月25日21時20分名古屋港第3区の新宝ふ頭を発し、三重県吉津港に向かった。

a1受審人は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、時折最大瞬間風速毎秒15メートルを超える北西寄りの強風が吹く状況下、船首部での作業を終えて昇橋したa2受審人を見張りに就けて操船に当たり、名古屋港の北航路を経て東航路に入航し、21時56分少し前名古屋港東航路第3号灯標（以下、航路標識の名称については「名古屋港東航路」の冠称を省略する。）から040度（真方位、以下同じ。）1.40海里の地点で、同港内を航行中であったが、a2受審人の操船技量を高く評価して信頼していたうえ、単独での東航路の通航経験もあったことから、船橋当直を任せても無難に航行してくれるものと思い、自ら操船の指揮を執ることなく、風に注意することのみ引き継いで降橋した。

a2受審人は、船橋当直を引き継いで直ちに針路を220度に定めて自動操舵とし、折からの強風により左方に10度圧流され、7.5

ノットの速力（対地速力，以下同じ。）で，舵輪後方に立った姿勢で見張りに当たって進行した。

22時11分少し過ぎ a 2 受審人は，第3号灯標から184度1,050メートルの地点に達したとき，第2号灯標が左舷船首10度900メートルのところとなり，その後A押船列が左方に10度圧流されたまま同灯標に向かって接近する状況となったが，第3号及び第4号両灯標の間を通過したとき，第2号灯標の灯火を左舷船首方に視認できたので，定めた針路のまま航行していれば無難に東航路を通航できるものと思い，レーダーを活用してA押船列と第2号灯標との相対位置関係を確認するなど，船位の確認を十分に行わなかったため，この状況に気付かなかった。

a 2 受審人は，第2号灯標に向かったまま続航し，22時15分第3号灯標から196度1.05海里の地点において，A押船列は，原針路及び原速力のまま，Bの左舷船首部が第2号灯標に衝突した。

当時，天候は雨で風力5の北西風が吹き，潮候は上げ潮の初期にあたり，視界は良好で，愛知県知多市に強風注意報が，常滑市に強風及び波浪注意報が，東海海域西部に海上風警報がそれぞれ発表されていた。

a 1 受審人は，自室で休息していたところ，衝撃を感じ，直ちに昇橋して衝突の事実を知り，事後の措置に当たった。

衝突の結果，Bの左舷船首部に修理を要しない擦過傷を生じ，第2号灯標は，上部プラットホームに曲損等を生じたが，のち修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件灯標衝突は，夜間，名古屋港において，北西寄りの強風が吹く状況下，東航路を航行する際，船位の確認が不十分で，第2号灯標に向か

って進行したことによって発生したものである。

A押船列の運航が適切でなかったのは、船長が、名古屋港内を航行中、自ら操船の指揮を執らなかつたことと、船橋当直者が、船位の確認を十分に行わなかつたことによるものである。

a 1 受審人は、夜間、名古屋港において、同港内を航行する場合、自ら操船の指揮を執るべき注意義務があつた。しかるに、同人は、a 2 受審人の操船技量を高く評価して信頼していたうえ、単独での東航路の通航経験もあつたことから、船橋当直を任せても無難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 受審人が第2号灯標に向かつて進行して衝突を招き、B及び第2号灯標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3号を適用して同人を戒告する。

a 2 受審人は、夜間、名古屋港において、北西寄りの強風が吹く状況下、東航路を航行する場合、第2号灯標に向かつて接近することのないよう、レーダーを活用してA押船列と同灯標との相対位置関係を確認するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があつた。ところが、同人は、第3号及び第4号両灯標の間を通過したとき、第2号灯標の灯火を左舷船首方に視認できたので、定めた針路のまま航行していれば無難に東航路を通航できるものと思ひ、船位の確認を十分に行わなかつた職務上の過失により、第2号灯標に向かつて進行して衝突を招き、B及び第2号灯標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3号を適用して同人を戒告する。

よつて主文のとおり裁決する。

令和3年3月9日

横浜地方海難審判所

審判官 吉川 弘 一