

令和3年横審第1号

裁 決

引船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

操縦免許 小型船舶操縦士

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官米倉毅出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の小型船舶操縦士の業務を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

令和元年6月10日19時18分半僅か前

京浜港東京第3区

2 船舶の要目

船種	船名	引船A	貨物船B
総トン数		19.28トン	7,323トン
全長			161.15メートル
登録長		13.01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	330キロワット	16,920キロワット

3 事実の経過

(1) Aの構造及び設備等

Aは、船体中央から前側に操舵室を配置した鋼製引船で、同室前部中央に操舵スタンドを、操舵スタンド左舷側にGPSプロッターを、同スタンド後方に椅子（以下「操縦席」という。）を、同スタンド前面にある窓の中央部1箇所をそれぞれ備えていたものの、レーダーは搭載していなかった。

また、操舵室天井部には、船首尾方向に開閉可能な天窓が設けられ、さらに天窓の上には屋根が設置されていた。

(2) Bの構造及び設備等

Bは、船体中央部に船橋を配置した鋼製貨物船で、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、同スタンド左舷側に機関コンソール、右舷側に右側から1号レーダー、電子海図情報表示装置及び2号レーダーを備えたほか、航海情報記録装置、船舶自動識別装置等を設け、船首端から76メートル後方、左舷舷側から16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) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人が1人で乗り組み、帰航の目的で、船首1.4メートル船尾1.8メートルの喫水をもって、令和元年6月10日19時05分京浜港東京第2区の芝浦船だまりを発し、同港横浜第3区に向かった。

ところで、a受審人は、平素、操縦席に腰掛けた姿勢で操船すると、船首方以外の見張りが十分にできなかったことから、適宜操舵

室床に置かれた高さ約40センチメートルの踏み台に立ち、天窓から顔を出して目視による周囲の見張りを行いながら操船に当たっていた。

また、a受審人は、平素、京浜港東京第2区及び同3区を航行するときには、可能な限り品川ふ頭及び大井ふ頭側の陸岸に沿って航行していた。

a受審人は、雨が降る中、航行中の動力船の法定灯火を表示し、操縦席に腰を掛けた姿勢で旋回窓からの見張りだけでは不十分と判断して適宜天窓から顔を出し、雨で濡れた顔をタオルで拭きながら周囲の見張りを行って操船に当たり、途中、品川ふ頭に接岸作業中の船舶を避けるため水路の中央付近に出る態勢となって南下し、19時11分半少し過ぎ東京西航路第8号灯標（以下「西航路8号灯標」という。）から320.5度（真方位、以下同じ。）2.10海里の地点で、針路を150度に定め、7.0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。

a受審人は、19時15分僅か過ぎ西航路8号灯標から318度1.72海里の地点に至ったとき、右舷船首10度160メートルのところと同航して南下中のBを視認することができ、その後同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、水路の中央付近を航行していたことから、大井ふ頭側の陸岸寄りに進路を変更するため、船位を確認することに気を奪われ、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。

a受審人は、Bの針路を避けないで続航し、19時18分半僅か前西航路8号灯標から315度1.34海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その右舷船尾部がBの船首部に後方から3度の角度で衝突した。

当時、天候は雨で風力3の北北西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、日没時刻が18時56分、常用薄明の終わりが19時26分であり、視程は約1海里で、東京都港区、品川区及び江東区にはそれぞれ雷、強風及び波浪の各注意報が発表されていた。

また、Bは、大韓民国籍の船長bほか同国籍の船員7人及びフィリピン共和国籍の船員9人が乗り組み、コンテナ151個（20フィートコンテナ換算）等を積載し、船首5.45メートル船尾6.55メートルの喫水をもって、同日19時00分京浜港東京第2区の品川ふ頭を発し、名古屋港に向かった。

b船長は、一等航海士を補佐に、甲板手1人を操舵にそれぞれ就けて操船に当たり、東京西航路に向けて先行する船舶の後方を同船の速力に合わせて南下し、19時15分僅か過ぎ西航路8号灯標から317度1.64海里の地点で、4.6ノットの速力となったとき、針路を147度に定めて自動操舵とし、徐々に増速しながら進出した。

定針したとき、b船長は、左舷船尾13度160メートルのところにAを視認することができ、その後、同船が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、Bは、原針路のまま、6.9ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

b船長は、衝突したことに気付かないまま航行を続け、20時30分頃代理店経由で海上保安庁から連絡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が時計回りに反転する態勢となって再び両船の右

舷側が接触し、Aは、マストの折損等を、Bは、船首部及び右舷側中央部の外板に擦過傷等をそれぞれ生じた。

(航法の適用)

本件は、日没後の薄明時、港則法が適用される京浜港東京第3区において、共に南下するAとBとが衝突したもので、以下、適用される航法について検討する。

事実の経過で示したとおり、衝突時刻が日没時刻を過ぎていたものの、常用薄明終了時刻まで、まだ8分ほどあり、視界制限状態ではなかったことから、両船ともに視野の内にあり、互いの船体を視認できる明るさが残っていたものと認められる。

また、港則法第18条第1項で、汽艇等は、港内においては、汽艇等以外の船舶の進路を避けなければならないと規定されており、Aは総トン数20トン未満の船舶、Bは総トン数20トン以上の船舶であり、それぞれが汽艇等及び汽艇等以外の船舶に該当することを識別することができたものと認められ、AがBに対する避航義務を生じることになる。

なお、港則法第18条第2項で、総トン数が500トンを超えない範囲内において国土交通省令の定めるトン数以下である船舶であって汽艇等以外のもの（以下「小型船」という。）は、国土交通省令で定める船舶交通が著しく混雑する特定港内においては、小型船及び汽艇等以外の船舶を避けなければならないと規定され、京浜港は、港則法施行規則第8条の3において、港則法第18条第2項の国土交通省令で定める船舶交通が著しく混雑する特定港に定められており、仮に、Aが汽艇等に該当するかどうかを識別することができなかったとしても、同港において同項の国土交通省令で定めるトン数である総トン数500トンを超えない船舶に該当することを容易に識別することができたと認められること

から、小型船又は汽艇等と判断することができ、AのBに対する避航義務に矛盾を生じることはない。

したがって、本件は、港則法第18条第1項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、日没後の薄明時、京浜港東京第3区において、汽艇等に該当するAが、見張り不十分で、汽艇等以外の船舶に該当するBの進路を避けなかったことによって発生したが、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 受審人は、日没後の薄明時、京浜港東京第3区において、同港横浜第1区に向けて南下中、同航状態で接近する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、水路の中央付近を航行していたことから、大井ふ頭側の陸岸寄りに進路を変更するため、船位を確認することに気を奪われ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、先航するBに気付かず、同船の進路を避けることなく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った。

以上のa 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小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和3年5月26日

横浜地方海難審判所

審判官 吉 川 弘 一