

令和2年横審第30号

裁 決

貨物船A油送船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 五級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官桐井晋司出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の五級海技士（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31年3月11日17時19分半少し前

名古屋港北航路

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	油送船B
総トン数		299トン	4,251トン
全長		63.30メートル	106.98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		735キロワット	3,120キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) Aの設備, 性能等

Aは、平成20年3月に進水したバウスラスタを装備する船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋には、前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台及びGPS装置、右舷側に機関及びバウスラスタ各遠隔操縦装置を設け、船首端から49メートル、右舷側から4メートル左方の船橋上部にGPSアンテナが設置されていた。

操縦性能は、海上公試運転成績書によれば、平均喫水2.025メートルにおける左及び右各旋回試験では、機関回転数毎分350、速力12.0ノットの状態から舵角35度をとったとき、最大縦距及び最大横距がそれぞれ80メートル及び70メートルで、90度回頭に要する時間が40秒及び42秒であり、前後進試験では、速力12.0ノットの状態から後進発令したとき、船体が停止するまでの時間が80秒であった。

#### (2) Bの設備, 性能等

Bは、バウスラスタを装備する船尾船橋型鋼製油送船で、船橋には、操舵スタンド、レーダー及び電子海図情報表示装置等を設け、船首端から85メートル、右舷側から12メートル左方の船橋上部にGPSアンテナが設置されていた。

操縦性能は、船橋に掲示された操縦性能表によれば、航海全速力、港内全速力、半速力、微速力及び極微速力の各前進速力が、それぞれ12.0ノット、10.1ノット、7.2ノット、6.2ノット及び5.1ノットであった。

#### (3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか4人が乗り組み、空倉のまま、船首1.3メートル船尾2.8メートルの喫水をもって、平成31年3月11日

17時10分名古屋港第4区の飛島ふ頭92号岸壁を発し、同港第1区の錨地に向かった。

a 受審人は、離岸操船に続いて単独の船橋当直に就き、レーダー1台及びGPS装置をそれぞれ作動させ、舵輪後方に立った姿勢で、17時12分半少し前名古屋港東航路第12号灯標（以下「名古屋灯標」という。）から351.5度（真方位、以下同じ。）1.68海里の地点で、針路を152度に定め、12.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

a 受審人は、17時15分少し前名古屋灯標から359度1.23海里の地点で、緩やかに左転を始め、17時16分半少し前名古屋灯標から011度1.02海里の地点で、船首が110度を向いたとき、左舷船首53度1.02海里のところ、Bを初認し、17時17分半少し前名古屋灯標から021度1.03海里の地点に至り、船首が090度を向いたとき、同船が左舷船首42度1,400メートルのところとなり、その後Bと衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、このまま左転を続けながら北航路を北上しても、相手船の船首をかわして右舷を対して航過できるものと思い、同船との接近状況を確認するなど、Bに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かないまま緩やかに左転を続けた。

こうして、a 受審人は、Bの進路を避けることなく続航し、17時19分僅か過ぎ船首至近に迫った同船を認めて機関を全速力後進にかけたものの、及ばず、17時19分半少し前名古屋灯標から030度1.37海里の地点において、Aは、船首が013度を向き、8.4ノットの速力となったとき、その船首がBの左舷船首部に前方から070度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力4の北北西風が吹き、潮候は上げ潮の中

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2人、フィリピン共和国籍の船員14人及びベトナム社会主義共和国籍の船員1人が乗り組み、空倉のまま、船首2.6メートル船尾5.0メートルの喫水をもって、同日17時00分名古屋港第2区の潮見ふ頭BW栈橋を発し、三重県四日市港に向かった。

b船長は、17時12分半僅か前名古屋灯標から038度2.47海里の地点で、針路を230度に定め、10.0ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b船長は、17時16分半少し前名古屋灯標から033.5度1.88海里の地点で、右舷船首7度1.02海里のところ、Aを初認し、17時17分少し過ぎ名古屋灯標から033度1.77海里の地点で、針路を224度に転じ、17時17分半少し前名古屋灯標から032.5度1.73海里の地点に達したとき、Aが右舷船首4度1,400メートルのところとなり、その後同船が自船の進路を避けないまま衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、Aとの接近状況を確認するなど、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かないまま続航した。

こうして、b船長は、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ることもなく進行し、17時19分僅か過ぎ左舷船首至近に迫ったAを認めて右舵一杯、機関を全速力後進にかけたものの、及ばず、Bは、船首が263度を向き、9.0ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首部外板に凹損を伴う擦過傷等を、Bは、左舷船首部外板に破口を伴う擦過傷等をそれぞれ生じたが、後にいずれも修理された。

#### (航法の適用)

本件は、港則法が適用される名古屋港において、互いに視野の内にあり、左転して同港の北航路に入航するAと南下して北航路に入航するBとが衝突したものであり、適用航法について検討する。

港則法第18条第2項において、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で定めるトン数以下である船舶であつ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、名古屋港は、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、Aは、総トン数299トンの船舶で、その外見から小型船に該当することを、一方、Bは、総トン数4,251トンの船舶で、その外見から小型船及び汽艇等以外の船舶に該当することを、それぞれ容易に識別することができたと認められることから、港則法第18条第2項の規定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、名古屋港において、小型船に該当するAが、動静監視不十分で、小型船及び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、動静監視不十分で、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、名古屋港において、同港第1区の錨地に向けて航行中、小型船及び汽艇等以外の船舶に該当するBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船との接近状況を確認するなど、Bに対す

る動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、このまま左転を続けながら北航路を北上しても、相手船の船首をかわして右舷を対して航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職務上の過失により、同船との接近状況に気付かず、B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五級海技士（航海）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6月23日

横浜地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁