

令和2年横審第42号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A二等航海士

海技免許 四級海技士（航海）（履歴限定）

受 審 人 b 1

職 名 B甲板長

海技免許 六級海技士（航海）（履歴限定）

本件について、当海難審判所は、理事官山口義広及び同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 b 1 の六級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人 a 1 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時時刻及び場所

平成31年1月31日01時55分

静岡県御前崎港東方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

貨物船B

総トン数	749トン	499トン
全長	93.90メートル	74.71メートル
機関の種類	推進電動機	ディーゼル機関
出力	1,760キロワット	1,471キロワット

3 事実の経過

(1) Aの設備及び性能等

Aは、平成26年10月に進水し、ディーゼル発電機2機、推進電動機2機及び可変ピッチプロペラ2軸で構成する電気推進装置並びにバウスラスタースター及びフラップラダー2舵を装備した船首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台及び電子海図システム、右舷側に機関及びバウスラスタースター各遠隔操縦装置がそれぞれ設けられ、船首端から18メートル、右舷舷側から9メートル左方の船橋上方に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（船体部）によれば、船首喫水2.01メートル船尾喫水3.02メートルにおける左及び右各旋回試験では、速力15.3ノット及び13.1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242.2メートル及び246.2メートル並びに210.9メートル及び236.4メートルで、90度回頭に要する時間が51.3秒及び51.6秒であり、前後進試験では、速力13.6ノットの状態から全速力後進発令したとき、船体が停止するまでの所要時間及び最短停止距離が、2分55秒及び586.23メートルであった。

(2) Bの設備及び性能等

Bは、平成23年2月に進水し、バウスラスタースターを装備した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プロッター，右舷側に機関及びバウスラスター各遠隔操縦装置がそれぞれ設けられ，船首端から 63メートル，右舷舷側から 9メートル左方の船橋上方にGPSアンテナが設置されていた。

操縦性能は，船体部海上公試運転成績書によれば，船首喫水 0.939メートル船尾喫水 3.220メートルにおける左及び右各旋回試験では，速力 13.9ノット及び 13.6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 261.58メートル及び 204.13メートル並びに 259.92メートル及び 216.79メートルで，90度回頭に要する時間が 42秒及び 43秒であり，前後進試験では，速力 14.0ノットの状態から全速力後進発令したとき，船体が停止するまでの所要時間及び最短停止距離が，1分46秒及び 398メートルであった。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは，船長 a2 及び a1 受審人ほか 4 人が乗り組み，コンテナ 53 個（20フィートコンテナ換算で 65 個）を積載し，船首 2.76メートル船尾 3.48メートルの喫水をもって，平成 31 年 1 月 30 日 14 時 30 分京浜港横浜第 5 区を発し，名古屋港に向かった。

ところで，a2 船長は，船橋当直体制を，00時から 04時まで及び 12時から 16時までを a1 受審人が，04時から 08時まで及び 16時から 20時までを一等航海士が，08時から 12時まで及び 20時から 24時までを自身がそれぞれ入直する，単独の 4 時間 3 直制とし，出入港時，狭水道通過時等には，自ら昇橋して操船の指揮を執っていた。

a1 受審人は，翌 31 日 00 時 00 分御前崎港東方沖合で昇橋し，a2 船長から引き継いで船橋当直に就き，航行中の動力船の灯火を

表示し、GPSプロッター及びノースアップ表示で4海里レンジ設定としたレーダーをそれぞれ作動させ、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、01時30分御前埼灯台から105度（真方位、以下同じ。）9.6海里的の地点で、針路を267度に定めて自動操舵とし、5.7ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a1受審人は、01時50分少し過ぎ御前埼灯台から109度7.8海里的の地点に達したとき、右舷船尾4度1,070メートルのところに、Bが表示する白、白、紅3灯を視認することができ、その後同船が自船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、追越し船が追い越される船の進路を避けるものと思い、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。

こうして、a1受審人は、警告信号を行わず、更に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なく続航し、01時55分御前埼灯台から110.5度7.4海里的の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その右舷船尾部にBの船首部が後方から2度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力3の西北西風が吹き、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、船長b2及びb1受審人ほか3人が乗り組み、空倉のまま、船首2.30メートル船尾3.05メートルの喫水をもって、同月30日16時20分千葉港葛南区を発し、岡山県笠岡港に向かった。

ところで、b2船長は、船橋当直体制を、23時から03時まで及び11時から15時までをb1受審人が、03時から07時まで及び15時から19時までを一等航海士が、07時から11時まで及び19時から23時までを自身がそれぞれ入直する、単独の4時

間3直制とし、出入港時、狭水道通過時等には、自ら昇橋して操船の指揮を執っていた。

b 1 受審人は、23時00分静岡県神子元島西方沖合で昇橋し、
b 2 船長から引き継いで単独の船橋当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示し、GPSプロッター及びヘッドアップ表示で6海里レンジ設定としたレーダーを前方が約8海里まで映るオフセンターとしてそれぞれ作動させ、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、翌31日01時00分御前崎港東方沖合を西行中、船首方約6海里的ところに、同航するAのレーダー映像を初めて探知し、01時15分御前崎灯台から097度15.1海里的の地点で、針路を265度に定めて自動操舵とし、12.2ノットの速力で進行した。

b 1 受審人は、01時45分少し過ぎ御前崎灯台から105度9.3海里的の地点に達したとき、体調不良による便意を催し、便所に行くため降橋の必要性を生じたが、先航するAとは距離があったので、短時間であれば船橋を離れても支障ないものと思い、船長に連絡して当直交代を要請するなど、船橋当直を適切に維持することなく船橋を無人とした。

b 1 受審人は、01時50分少し過ぎ御前崎灯台から107.5度8.3海里的の地点に至り、Aが左舷船首2度1,070メートルのところとなり、その後同船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったものの、船橋を無人にしたまま、Aを確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまでその進路を避けずに続航し、Bは、原針路、原速力で、前示のとおり衝突した。

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

(航法の適用)

本件は、夜間、御前崎港東方沖合において、共に西行中のAとBとが衝突したもので、衝突地点付近の海域には特別法である港則法及び海上交通安全法の適用がないので、一般法である海上衝突予防法が適用される。

事実の経過で示したとおり、本件時、両船は航行中の動力船の灯火を表示して互いに視野の内にあり、BがAの正横後22度30分を超える後方の位置から同船を追い越す態勢で接近したもので、両船の付近には航行の支障となる障害物や他船は存在せず、Bが避航義務を、Aが針路及び速力の保持、警告信号及び協力動作の各義務を果たすのに十分な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、本件は、海上衝突予防法第13条の追越し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、静岡県御前崎港東方沖合において、西行中のAを追い越すBが、船橋当直の維持が不適切で、Aを確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、A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。

b1受審人は、夜間、静岡県御前崎港東方沖合において、岡山県笠岡港に向けて西行中、体調不良による便意を催し、便所に行くため降橋の必要性を生じた場合、単独の船橋当直に就いていたのだから、船橋を無人とすることのないよう、船長に連絡して当直交代を要請するなど、船橋当直を適切に維持すべき注意義務があった。しかるに、同人は、先航するAとは距離があったので、短時間であれば船橋を離れても支障ないものと思い、船橋を無人にし、船橋当直を適切に維持しなかった職務上

の過失により、同船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったことに気付かず、Aを確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでそ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2号を適用して同人の六級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

a 1受審人は、夜間、静岡県御前崎港東方沖合において、名古屋港に向けて航行する場合、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、追越し船が追い越される船の進路を避けるものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、自船を追い越し衝突のおそれのある態勢で接近するBに気付かず、警告信号を行わず、更に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 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。

よって主文のとおり裁決する。

令和3年7月15日

横浜地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁