

令和2年広審第10号

裁 決

押船A被押はしけB旅客船C衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）（旧就業範囲）

補 佐 人 1人

受 審 人 c

職 名 C船長

操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、当海難審判所は、理事官田之上輝美出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人 c を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

平成31年3月30日14時10分

山口県牛島北西方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	押船A	はしけB
総トン数		136トン	
全長		16.00メートル	72.00メートル
機関の種類		ディーゼル機関	
出力		1,323キロワット	
船種	船名	旅客船C	
総トン数		9.7トン	
全長		16.20メートル	
機関の種類		ディーゼル機関	
出力		382キロワット	

3 事実の経過

Aは、船体前部に操舵室を配し、同室前部中央に操舵スタンド、左舷側にレーダー2台及びGPSプロッター、右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えた鋼製押船で、a受審人ほか3人が乗り組み、船首3.80メートル船尾4.50メートルの喫水をもって、鋼材コイル978トンを積載して船首2.63メートル船尾3.80メートルの喫水となった非自航鋼製はしけBの船尾中央凹部に、船首部を嵌合して全長76.50メートルの押船列（以下「A押船列」という。）を構成し、平成31年3月30日09時55分広島県呉港を発し、上関海峡及び佐合ノ瀬戸を経由する予定で、山口県徳山下松港に向かった。

a受審人は、出港操船に引き続いて単独の船橋当直に就き、ヘッドアップ表示の6海里レンジで、前方が約10海里まで映るオフセンターに設定したレーダー1台及びGPSプロッターをそれぞれ作動させて、山口県佐合島南西方沖合に至り、操舵スタンド後方に置いた椅子に腰掛けて操船に当たり、13時50分周防牛島灯標から108度（真方位、以下同じ。）2.01海里の地点で、針路を295度に定め

て自動操舵とし、9.7ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

14時00分a受審人は、左舷前方9海里ないし10海里的ところに、山口県笠戸島南方沖合を東行する3隻の反航船の映像をレーダーで認め、映像の大きさと、数多く徳山下松港に寄港した経験から、同港を出航後、東方に向けて航行中の総トン数199トン程度のケミカルタンカーであると考え、左舷前方を注視しながら、同じ針路及び速力で続航した。

14時07分a受審人は、周防牛島灯標から311度1,500メートルの地点に達したとき、右舷船首33度1.53海里のところに、Cを視認することができ、その後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状況であったが、反航船の動静を見ることに気をとられ、見張りを十分に行うことなく、このことに気付かず、同船の進路を避けずに続航した。

こうして、a受審人は、14時10分少し前、右舷船首至近にCを初認し、直ちに機関を中立運転としたものの、効なく、14時10分周防牛島灯標から305度1.26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の右舷船首部が、Cの船首部に前方から46度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の南西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期に当たり、視界は良好であった。

また、Cは、船体中央部に操舵室を配し、同室前面右舷側に舵輪を、その後方に操縦席を設け、同室前面左舷側にレーダー及び魚群探知機一体型のGPSプロッター、右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備え、同室前方及び後方に客室を有した、旅客定員が25人のFRP製旅客船で、c受審人が単独で乗り組み、旅客を乗せないまま、船首

0.50メートル船尾1.50メートルの喫水をもって、同日14時00分山口県室積港を発し、同県牛島漁港に向かった。

ところで、Cは、室積港と牛島漁港間を定期運航している船舶の入渠に伴い、平成31年3月20日から同年4月6日までの間、同船舶に代わって同港間を1日3往復の定期運航に就航していた。

c受審人は、レーダー及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、操縦席に腰掛けて操船に当たり、14時04分周防牛島灯標から329度3.43海里の地点で、針路を牛島漁港に向く161度に定め、23.0ノットの速力で、折からの南西風により、波しぶきを右舷船首方から受けながら、手動操舵により進行した。

c受審人は、14時06分半少し過ぎ周防牛島灯標から324度2.46海里の地点に達したとき、左舷前方1.8海里のところに、A押船列を初認し、程なく同押船列が西行中であることを認めて、同じ針路及び速力で続航した。

14時07分c受審人は、周防牛島灯標から322度2.29海里の地点に達したとき、A押船列が左舷船首13度1.53海里のところとなり、その後同押船列が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、左舷方から接近するA押船列がいずれ自船を避けてくれるものと思い、A押船列に対する動静監視を十分に行うことなく、この状況に気付かず、警告信号を行わず、間近に接近しても、行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとらずに進行した。

14時10分少し前c受審人は、左舷船首至近にA押船列を認めて、急ぎ、右舵をとるとともに機関を中立運転としたものの、効なく、Cは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aに損傷はなく、Bは右舷船首部外板に凹損及び擦過

傷を生じ，Cは，船首部に圧壊を生じ，修理されずに知人に譲渡された。

(航法の適用)

本件は，牛島北西方沖合の海上交通安全法適用海域において，西行するA押船列と南下するCとが衝突したものであるが，同法には本件に適用でき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。

A押船列及びCは，いずれも航行中の動力船に該当し，互いに他の船舶の視野の内にある状況下，進路を横切る態勢で接近して衝突に至ったものであることから，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，牛島北西方沖合において，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押船列が，見張り不十分で，前路を左方に横切るC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C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，牛島北西方沖合において，徳山下松港に向けて西行する場合，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，反航船の動静を見ることに気をとられ，見張りを十分に行わなかった職務上の過失により，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Cに気付かず，同船の進路を避けずに進行して衝突を招き，B及びC両船それぞれに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四級海技士（航海）の業務を 1 箇月停止する。

c 受審人は、牛島北西方沖合において、牛島漁港に向けて南下中、左舷前方に西行する A 押船列を認めた場合、衝突のおそれがあるかどうかを判断できるよう、同押船列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、左舷方から接近する A 押船列がいずれ自船を避けてくれるものと思い、A 押船列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、同押船列が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ることに気付かず、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らずに進行して衝突を招き、B 及び C 両船それぞれに損傷を生じさせるに至った。

以上の c 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 2 月 2 5 日

広島地方海難審判所

審判官 山 岸 雅 仁