

令和2年門審第26号

裁 決

押船A被押バージBモーターボート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）

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、理事官神崎和徳出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人cの小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

受審人a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

令和元年11月30日15時43分少し過ぎ

響灘

2 船舶の要目

船種船名 押船A

バージB

総トン数 408トン  
全長 29.10メートル 90.56メートル  
機関の種類 ディーゼル機関  
出力 3,676キロワット  
船種船名 モーターボートC  
総トン数 5.5トン  
登録長 11.75メートル  
機関の種類 ディーゼル機関  
出力 209キロワット

### 3 事実の経過

Aは、平成30年5月に進水した2機2軸2舵を有する鋼製押船で、船体前部に操舵室を配し、操舵室前部中央に操舵スタンド、同右舷側に機関遠隔操縦装置、同左舷側にGPSプロッター及びレーダー2台をそれぞれ備え、a受審人ほか6人が乗り組み、空倉の鋼製非自航バージBの船尾凹部に、その船首部を嵌合し、全長98.40メートルの押船列（以下「A押船列」という。）を形成して令和元年11月30日04時30分福岡県博多港第1区を発し、同県大島西方沖合の海砂採取地で、海砂約3,000立方メートルを採取し、船首6.0メートル船尾5.4メートルの喫水となったBと同押船列を構成したまま、船首尾とも5.4メートルの喫水をもって、13時35分同採取地を発進し、愛媛県長浜港に向かった。

a受審人は、GPSプロッター、3海里レンジ及び6海里レンジとしたレーダー2台をそれぞれ作動させ、操舵スタンド後方に立ち、自身の左方で二等機関士を見張りに当たらせ、15時35分白島国家石油備蓄基地シーバース灯（以下「白島シーバース灯」という。）から321.5度（真方位、以下同じ。）1,790メートルの地点で、針

路を092度に定めて自動操舵とし、11.4ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

15時38分a受審人は、白島シーバース灯から358度1,380メートルの地点で、左舷船首方1.6海里付近にCを初めて視認し、一見して同船が自船と同様に東行しているものと判断して続航した。

15時39分a受審人は、白島シーバース灯から012度1,400メートルの地点に達したとき、Cが左舷船首58度1.3海里的のところとなり、その後同船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、Cが自船と同様に東行を続けているものと思い、Cに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、Cに対して警告信号を行うことも、避航の気配がないまま間近に接近しても、速やかに停止するなど、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行した。

a受審人は、定針後に昇橋した乗組員と会話をしながら続航中、15時43分船首至近に迫ったCを認めて衝突の危険を感じ、汽笛を吹鳴したのち、機関を全速力後進としたものの、及ばず、15時43分少し過ぎ白島シーバース灯から055度1.2海里の地点において、A押船列は、原針路及び11.0ノットの速力で、Bの左舷船首にCの右舷船首が後方から83度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の東南東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

また、Cは、船体中央後方に操舵室を設け、同室前部右舷側にGPSプロッター、魚群探知機、機関遠隔操縦装置及び操縦席、同中央に舵輪、同左舷側にレーダーをそれぞれ備え、前示操縦席の上方にも操縦席（以下「上方操縦席」という。）を設けたFRP製プレジャーモーターボートで、c受審人が1人で乗り組み、知人4人を乗せ、釣り

の目的で、船首0.4メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、同日07時00分関門港若松第1区を発し、山口県蓋井島北方沖合の釣り場に向かった。

c受審人は、釣りを終えて帰途に就くこととし、上方操縦席に腰掛けてレーダー及びGPSプロッターを作動させ、同乗者2人を操舵室に、同2人を船尾甲板にそれぞれ座らせ、15時15分釣り場を発進して蓋井島西方沖合を南下し、15時21分白島シーバース灯から003.5度6.9海里の地点で、針路を175度に定め、17.0ノットの速力で、手動操舵により進行した。

15時39分c受審人は、白島シーバース灯から026度2.0海里の地点に達したとき、右舷船首39度1.3海里のところ、A押船列を視認することができ、その後同押船列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、定針後に右舷船首方を一見し、航行中の船舶を見掛けなかったことから、右方から接近する他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかったため、A押船列の存在にもこの状況にも気付かなかった。

こうして、c受審人は、A押船列の進路を避けずに続航し、15時43分僅か過ぎ汽笛音で至近に迫った同押船列を初めて認めたものの、どうすることもできず、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押船列は、Bの左舷船首外板に擦過傷を生じ、Cは、右舷船首から同中央部にかけて破口及び圧壊を生じ、後に廃船処理された。

(航法の適用)

本件は、響灘において、関門港を東行するA押船列と同港北方沖合を

南下して同港に入航する態勢のCとが、互いに進路を横切る態勢で衝突したもので、見合い関係が生じたとき、A押船列は港則法が適用される関門港内を航行していたが、Cは同港外を航行していたことから同法は適用されず、また、発生地点付近は、海上交通安全法の適用海域ではないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

本件時、両船は、ともに航行中の動力船で、互いに視野の内にあり、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近したもので、それぞれ衝突を回避するために必要な時間的、距離的余裕があったものと認められるので、本件は、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、響灘において、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、南下するCが、見張り不十分で、前路を左方に横切るA押船列の進路を避けなかったことによって発生したが、東行するA押船列が、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。

c受審人は、響灘において、帰航のため関門港若松第1区に向けて南下する場合、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、定針後に右舷船首方を一見し、航行中の船舶を見掛けなかったことから、右方から接近する他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、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A押船列に気付かず、同押船列の進路を避けないまま進行して衝突を招き、B及びCに損傷を生じさせ、自船を廃船させるに至った。

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。

a 受審人は、響灘において、長浜港に向けて東行中、左舷船首方にC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、Cが自船と同様に東行を続けているものと思い、C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ことに気付かず、衝突を避けるための協力動作をとらないまま進行してCとの衝突を招き、B及びCに損傷を生じさせ、Cを廃船させるに至った。

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1月28日

門司地方海難審判所

審判官 前田 昭 広