

令和3年横審第3号

裁 決

貨物船A引船B引船列衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 b

職 名 B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 の四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人 b を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和2年2月29日19時41分少し前

東京湾浦賀水道航路

2 船舶の要目

船種船名 貨物船A

総トン数 499トン

全長 69.29メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 1,471キロワット

船種 船名 引船B 台船C

総トン数 122トン

全長 29.81メートル 60.00メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 1,764キロワット

3 事実の経過

(1) Aの構造及び設備等

Aは、バウスラスターを有する船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋には、中央部に操舵スタンドを、同スタンド左舷側にGPSプロッター、衝突予防援助装置（以下「ARPA」という。）付きの1号レーダー及び2号レーダーを、同スタンド右舷側に機関コンソールをそれぞれ備えていた。

操縦性能は、海上試運転成績書（船体部）によれば、船首喫水1.54メートル船尾喫水3.20メートルにおける左及び右各旋回試験では、速力13.5ノット及び13.8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223.94メートル及び229.82メートル並びに210.56メートル及び203.46メートルで、90度回頭に要する時間が38秒及び37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38秒及び544メートルであった。

(2) Bの構造及び設備等

Bは、バウスラスターを有する船体中央部から前方に操舵室を配置した引船で、操舵室前部中央に舵輪を、舵輪左舷側にGPSプロッター及びレーダーを、同右舷側に機関コンソールをそれぞれ備えたほか、船舶自動識別装置（以下「AIS」という。）を設け、船首端から8メートル後方、左舷側から3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。

操縦性能は、海上試運転成績表によれば、船首喫水2.769メートル船尾喫水2.850メートルにおける左及び右各旋回試験では、速力11.0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64メートル及び67メートル並びに51メートル及び52メートルで、90度回頭に要する時間が15.6秒及び15.4秒であり、前後進試験では、速力11.2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20.4秒及び69メートルであった。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか5人が乗り組み、海砂1,360トンを積載し、船首3.75メートル船尾5.00メートルの喫水をもって、令和2年2月29日14時00分東京都三浦漁港を発し、京浜港東京第3区に向かった。

a受審人は、18時00分千葉県洲埼南西方沖合で昇橋し、前直の二等航海士から船橋当直を引き継いで単独での同当直に就き、航行中の動力船の法定灯火を表示し、1号レーダー及びGPSプロッターを作動させて操船に当たり、18時30分洲埼西方沖合で、Bと同船にえい航される非自航鋼製台船Cとで構成される引船列（以下「B引船列」という。）をレーダーで初めて探知し、ARPAからの情報で自船より速力の遅い同航の引船列と確認したのち、同情

報を解除して北上し、19時32分僅か過ぎ観音埼灯台から148度（真方位，以下同じ。）3.12海里の地点で、浦賀水道航路に入航し、直ちに針路を000度に定めて自動操舵とし、11.9ノットの速力（対地速力，以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、19時35分観音埼灯台から141度2.63海里の地点に至ったとき、右舷船首2度1,050メートルのところに、Bの白、黄2灯及び黄色閃光を初認し、同灯火からレーダーで探知した引船列と認識したのち、レーダー画面を一べつし、同引船列の動向から浦賀水道航路中央第2号灯浮標到達前にB引船列の左舷側を約100メートルの正横距離を保って追い越せると判断して操舵スタンドと1号レーダーの間の後部に固定された椅子に腰掛けた姿勢で続航した。

a 受審人は、19時37分半少し過ぎ観音埼灯台から133度2.24海里の地点に達したとき、B引船列が右舷船首3度700メートルとなり、その後同引船列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、Bの灯火を初認したときのB引船列の動向から、依然として同引船列の左舷側を無難に追い越せるものと思い、B引船列との接近状況を確認するなど、同引船列に対する動静監視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、a 受審人は、19時40分半少し前正船首方至近となったCに設置された簡易標識灯の閃光に気付き、慌てて手動操舵に切り換えて右舵一杯としたものの、及ばず、19時41分少し前観音埼灯台から119.5度1.9海里の地点において、船首が025度を向いたとき、原速力のまま、その船首部がCの船尾部に後方から27度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の東風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあ

たり，視界は良好であった。

また，Bは，b受審人ほか5人が乗り組み，船首1.8メートル船尾4.0メートルの喫水をもって，昇降装置2基を搭載し，船首尾1.8メートルの等喫水となった無人のCを引き，B船尾からCの後端までの長さが約120メートルの引船列を構成し，同月25日11時40分長崎港を発し，関門海峡経由で，京浜港横浜第5区に向かった。

b受審人は，関門海峡を通過したのち，途中，海上がしけていたことから，一旦Cを自船に横付けして貨物の固縛状態を確認したとき，Cの左右両舷に等間隔で4基ずつ計8基取り付けしていた光達距離約2キロメートルで毎4秒に単閃白光を発する簡易標識灯のうち左舷側先端の同標識灯1基が流出していることに気付いたものの，予備の簡易標識灯を積み込んでいなかったため，同標識灯7基の状態で行き続けた。

b受審人は，越えて29日18時30分浦賀水道航路内からの操船に備えて神奈川県劔埼東方沖合で昇橋し，前直の一等航海士から船橋当直を引き継ぎ，同航海士を見張り要員に就かせ，引船列としての航行中の動力船の法定灯火を表示するとともに黄色回転灯を点灯し，レーダー及びGPSプロッターを作動させて操船に当たり，19時23分半浦賀水道航路に入航するとともに，正船尾方約1.7海里のところAのレーダー映像を初めて探知して同船が自船よりも速い同航船であることを確認し，19時27分観音埼灯台から143.5度2.85海里の地点で，針路を358度に定めて自動操舵とし，6.3ノットの速力で進行した。

b受審人は，19時32分僅か過ぎ観音埼灯台から137度2.85海里の地点に至ったとき，左舷船尾4度1,600メートル

のところにAの白，白，緑3灯を初認し，19時37分半少し過ぎ観音埼灯台から125度2.02海里の地点に達したとき，同船が左舷船尾5度700メートルとなり，その後A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，後方から追い越す船舶が自船を避けるものと思い，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，このことに気付かなかった。

b受審人は，警告信号を行わず，更に接近しても衝突を避けるための協力動作をとらずに続航し，B引船列は，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は，船首部外板に凹損を伴う擦過傷を，B引船列は，Cの船尾部外板に破口等をそれぞれ生じたが，のちいずれも修理された。

(航法の適用)

本件は，夜間，海上交通安全法が適用される浦賀水道航路において，ともに法定灯火を表示して北上するAとB引船列とが衝突したものであるが，同法には本件に適用される航法規定がないので，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，互いに視野の内にあり，AがB引船列の左舷正横後22度30分を超える後方の位置から，同引船列を追い越す態勢で接近して衝突に至ったものであり，衝突のおそれがある見合い関係が生じたのち，両船はともに，そのままの針路及び速力を維持して進行することが予想でき，行動の自由を制限されておらず，Aが避航義務を，B引船列が針路及び速力の保持，警告信号及び協力動作履行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を適用し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、浦賀水道航路において、B引船列を追い越すAが、動静監視不十分で、B引船列を確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、B引船列が、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。

a 受審人は、夜間、浦賀水道航路において、同航路を北上中、右舷船首方に同航するB引船列を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同引船列との接近状況を確認するなど、B引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、Bの灯火を初認したときのB引船列の動向から、依然として同引船列の左舷側を無難に追い越せるものと思い、B引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、自船が同引船列を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、B引船列を確実に追い越し、かつ、同引船列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及びC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四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

b 受審人は、夜間、浦賀水道航路において、同航路を北上中、左舷船尾方に同航するA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、A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、後方から追い越す船舶が自船

を避けるものと思い、A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、衝突のおそれがある態勢で接近する同船に気付かず、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進行して衝突を招き、A及びCにそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のb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4年1月27日

横浜地方海難審判所

審判官 吉 川 弘 一