

令和3年横審第33号

裁 決

一体型プッシャーバージA B 漁船C 衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A二等航海士

海技免許 三級海技士（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cの小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

受審人a1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

令和元年9月5日20時43分僅か前

静岡県神子元島北東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 押船A

台船B

総 ト ン 数	1 6 0 トン	9, 8 3 9 トン
全 長	3 3. 2 5 メートル	1 2 9. 0 0 メートル
機 関 の 種 類	ディーゼル機関	
出 力	2, 9 4 2 キロワット	
船 種 船 名	漁船C	
総 ト ン 数	9. 7 トン	
登 録 長	1 1. 9 2 メートル	
機 関 の 種 類	ディーゼル機関	
漁船法馬力数	1 2 0	

### 3 事実の経過

#### (1) Aの構造及び設備等

Aは、船体中央部から前方に6層の甲板室を有する鋼製引き船兼一体型押し船で、上甲板から約10メートル上方となる最上層に操舵室を配し、同室中央に操舵スタンドを、同スタンド左舷側に左から1号レーダー、電子海図システム及び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たほか、衛星航法装置及び船舶自動識別装置（以下「AIS」という。）を設け、船尾端から22メートル前方、左舷舷側から2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。

#### (2) Cの構造及び設備等

Cは、船首に手すり付きのやり出し甲板を、船体中央よりやや後方に操舵室をそれぞれ配し、一本つり漁業に従事するFRP製漁船で、操舵室前部にレーダー、GPSプロッター、魚群探知機、潮流計及び舵輪の代わりとなるコントローラー式遠隔操舵装置を備えたほか、同室上方に舵輪及び機関遠隔操縦装置がある操舵区画を設けていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、常時、その船首部を非自航パレット運搬船Bの船尾凹部に嵌合し、全長149.95メートルの一体型プッシャーバージ（以下「AB」という。）を形成した状態で運航され、船長a2及びa1受審人ほか9人が乗り組み、鋼材1,070トンを積載し、揚荷の目的で、船首3.0メートル船尾4.6メートルの喫水をもって、令和元年9月5日07時00分愛知県衣浦港を発し、京浜港横浜区に向かった。

a2船長は、船橋当直体制を07時から11時まで及び19時から23時までをa1受審人が、11時から15時まで及び23時から翌03時までを三等航海士が、15時から19時まで及び03時から07時までを一等航海士が、それぞれ甲板手1人とともに入直する4時間交替の3直制として伊勢湾及び遠州灘を航行した。

a1受審人は、19時00分静岡県石廊埼西方沖合で、前直の一等航海士から船橋当直を引き継いで甲板手とともに同直に就き、航行中の動力船の法定灯火を表示し、1号レーダー及び電子海図システムを作動させて操船に当たり、20時10分神子元島灯台から261.5度（真方位、以下同じ。）3.72海里の地点で、針路を070度に定めて自動操舵とし、折からの潮流により右方に2度圧流され、10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a1受審人は、20時33分神子元島灯台から352度1,200メートルの地点に至ったとき、左舷船首方約2海里のところに、Cの白、緑2灯を初認し、20時39分少し過ぎ神子元島灯台から044度1.4海里の地点に達したとき、同船が左舷船首33度1,280メートルのところとなり、その後C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、相手船が避航船なので、いずれ自船の進路を避けてくれるものと思い、Cに対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

a 1 受審人は、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続航し、20時43分少し前左舷至近にCを認めたものの、どうすることもできず、20時43分僅か前神子元島灯台から052度1.9海里の地点において、ABは、原針路及び原速力のまま、Aの左舷中央部にCの船首部が前方から79度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の東北東風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好で、付近海域には東方に向かう弱い潮流があった。

自室で休息していたa 2 船長は、衝撃を感じて直ちに昇橋し、衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Cは、c 受審人が1人で乗り組み、操業の目的で、船首0.3メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、同日19時45分静岡県下田港を発し、東京都三宅島南西方沖合の漁場に向かった。

c 受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示し、レーダー及びGPSプロッターを作動させて操船に当たり、20時13分神子元島灯台から008度4.42海里の地点で、針路を171度に定めて自動操舵とし、折からの潮流により左方に6度圧流され、6.5ノットの速力で進行した。

c 受審人は、定針したのち、前方を一べつして前路に航行の妨げとなる船舶がないことを確認し、漁場に着いてすぐに操業を始められるように、操舵室後方にある出入口の扉を開放して、同口の敷

居の上に船尾方を向いて腰を掛け、約20回分の操業に使用する各釣り針に餌を付ける作業を開始した。

c受審人は、20時39分少し過ぎ神子元島灯台から0.42度2.08海里の地点に達したとき、右舷船首46度1,280メートルのところにABの白、白、紅3灯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、作業開始前に前方を一べつしたとき、前路に航行の妨げとなる船舶を認めなかったことから、まだしばらくは餌を付ける作業を続けても支障ないものと思い、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。

c受審人は、ABの針路を避けないで続航し、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、ABは、Aの左舷中央部外板に凹損を伴う擦過傷等を、Cは、船首部に圧壊などをそれぞれ生じたが、いずれも後に修理された。

#### (航法の適用)

本件は、夜間、神子元島北東方沖合において、東行中のABと南下中のCとが衝突したもので、衝突地点付近には特別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こととなる。

AB及びCは、いずれも所定の灯火を表示し、互いに他の船舶の視野の内にある航行中の動力船であり、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、両船ともに衝突を避けるために必要な動作をとる時間的、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、夜間、神子元島北東方沖合において、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した際、南下するCが、見張り不十分で、前路を左方に横切るAB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AB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、夜間、神子元島北東方沖合において、漁場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、作業開始前に前方を一べつしたとき、前路に航行の妨げとなる船舶を認めなかったことから、まだしばらくは餌を付ける作業を続けても支障ないものと思い、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ABに気付かず、同船の進路を避けずに進行してABとの衝突を招き、A、C両船にそれぞれ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 1 受審人は、夜間、神子元島北東方沖合において、揚地に向けて東行中、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、相手船が避航船なので、いずれ自船の進路を避けてくれるものと思い、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状況であることに気付かず、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， C 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 4 年 3 月 2 5 日

横浜地方海難審判所

審判官 吉 川 弘 一