

令和3年横審第20号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 五級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

海技免許 五級海技士（航海）

受 審 人 b 1

職 名 B水先人

水先免許 東京湾水先区一級水先人

補 佐 人 2人

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 a 1 の五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 a 2 の五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 b 1 を懲戒しない。

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10月15日04時22分半僅か過ぎ

浦賀水道航路

## 2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	貨物船B
総トン数		391トン	
国際総トン数			25,305トン
全長		69.92メートル	207.40メートル
機関の種類		ディーゼル機関	ディーゼル機関
出力		735キロワット	21,560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10年12月に進水したバウスラスタを装備する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各遠隔操縦装置を備えたほか、船舶自動識別装置（以下「AIS」という。）を設けていた。

操縦性能は、海上公試運転成績書によれば、船首1.22メートル船尾2.73メートルの喫水における左及び右各旋回試験では、90度回頭に要する時間が33秒及び36秒であり、前後進試験では、船体が停止するまでの時間が83秒であった。

### (2) Bの設備及び性能等

Bは、バウスラスタを装備する船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋には、操舵スタンド、レーダー、電子海図情報表示装置及びAIS等を備え、船首端から190メートル後方、右舷舷側から15メートル左方の船橋上部にGPSアンテナが設置されていた。

操縦性能は、船橋に掲示された操縦性能表によれば、船首4.55メートル船尾7.00メートルの喫水における左及び右各旋回試験では、最大縦距及び最大横距がそれぞれ744.9メートル及び609.6メートル並びに785.6メートル及び789.3メートルで、90度回頭に要する時間が74.4秒及び77.4秒であり、前後進試験では、船体が停止するまでの時間が350秒であった。

### (3) 東京湾

東京湾は、海上交通安全法（以下「海交法」という。）の適用海域で、神奈川県劔埼から千葉県洲埼を結んだ線（以下「劔埼洲埼ライン」という。）以北に、地形及び船舶交通の状況を鑑み、非常災害が発生した場合に船舶交通が著しく輻輳することが予想されることから、船舶交通を一体的に把握できるようレーダー及びAIS等の整備がなされた指定海域が、並びに湾口部に位置する浦賀水道を含む神奈川県海瀬島東方沖合から千葉県富津埼西方沖合までの間に、中央線で東西2レーンに分離された長さ約8海里、幅1,400メートルないし1,750メートルの浦賀水道航路が、及び同航路東側のレーン（以下「北航レーン」という。）北東部に接続する形で、中ノ瀬東方沖合に位置する第2海堡北方沖合から同県木更津港西方沖合までの間に、長さ約6海里、幅約700メートルの中ノ瀬航路がそれぞれ定められ、長さ50メートル以上の船舶が、海難を避ける等のやむを得ない事由があるときを除き、神奈川県小柴埼から120度（真方位、以下同じ。）4,300メートルの地点から145度7,000メートルの地点まで引いた線及び同地点から第1海堡南西端まで引いた線と横浜大黒防波堤東灯台から114度11,000メートルの地点まで引いた線の間を航行する場合、中ノ瀬航路の全区間をこれに沿って航行しなければならない航路航行

義務が規定されていた。

また、海交法などが一部改正され、海上交通管制の一元化の運用が始まり、これまでの位置通報が廃止され、平成30年1月31日から入湾しようとする船舶は、釧路洲崎ラインを通過する際、東京湾海上交通センターに対し、船名、仕向港等の通報事項をVHF無線電話等で、指定海域への入域に関する通報（以下「入域通報」という。）を行う必要があった。

そして、AISを備えた船舶は、すべての通報事項をAISで送信する場合、入域通報が免除されるほか、進路を他の船舶に知らせるための措置として、目的地に関する情報をAISで送信することができるが、その場合、航路を航行する間、AISを作動させて目的地に関する情報を送信する必要があった。

#### (4) 本件発生に至る経緯

Aは、a1受審人及びa2受審人ほか3人が乗り組み、フェロマンガン1,049トンを積載し、船首2.9メートル船尾4.1メートルの喫水をもって、令和元年10月9日16時10分岡山県水島港を発し、台風避泊のため18時30分香川県坂出港沖合で錨泊したのち、越えて13日15時30分抜錨し、京浜港川崎第2区で荷役の予定で、同区のK1錨地に向かった。

ところで、a1受審人は、船橋当直体制を、00時00分から04時00分まで及び12時00分から16時00分までを甲板長が、04時00分から08時00分まで及び16時00分から20時00分までをa2受審人が、08時00分から12時00分まで及び20時00分から24時00分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。

a 1 受審人は、北航レーンを出航したら中ノ瀬航路を航行せずに中ノ瀬西方海域を北上し、京浜港横浜第3区のY 1 錨地で仮泊した後、K 1 錨地に向かうこと、及び同レーンの通航が a 2 受審人の次回船橋当直時間帯に重なることから、同受審人に単独の同当直を任せて自室で休息し、中ノ瀬西方海域北上中に昇橋して自ら操船に当たることとする航海計画の変更を思い立ち、翌14日20時00分頃伊豆半島南方沖合で昇橋し、a 2 受審人と船橋当直を交替したとき、同受審人に対し、北航レーンを出航したら中ノ瀬航路を航行せずに中ノ瀬西方海域を北上するよう口頭で指示したものの、錨地を含む詳細な航海計画の変更を伝えるなど、同当直の引継ぎを適切に行わず、翌15日00時00分昇橋した甲板長にも同変更を伝えることなく船橋当直を委ね、中ノ瀬西方海域北上中に昇橋して自ら操船に当たる予定で、降橋して自室で休息した。

a 2 受審人は、位置通報が廃止されて入域通報が必要になったことも、02時32分劔埼洲埼ラインに差し掛かったとき、東京湾海上交通センターからの同通報を求める通信に対し、甲板長が川崎区向けと回答したことも知らず、03時20分第2海堡灯台から169度8.7海里の地点で、北航レーン入口の手前約2.5海里に至ったとき、同センターに対して位置通報を行うつもりで昇橋し、同人から東京湾海上交通センターとの通信を終えた旨の引継ぎを受けて船橋当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示し、3海里レンジ及びオフセンターで前方が1.5海里まで映る1海里レンジ設定とした各レーダー並びにGPSプロッターをそれぞれ作動させ、AISの作動状況を確認しないまま、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、03時35分同レーン入口を通過した。

a 1 受審人は、北航レーン入口の手前約2.5海里に至ったとき、

浦賀水道航路に接近する状況であったが、a 2 受審人に任せておけば無難に同航路を航行してくれるものと思い、昇橋して自ら操船の指揮を執らなかつた。

a 2 受審人は、北航レーンに沿って航行を続け、04時16分僅か過ぎ第2海堡灯台から281度880メートルの地点で、針路を328度に定め、10.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

a 2 受審人は、04時20分東京湾海上交通センターから行き先を問われてK1錨地向けであると回答したところ、同センターから川崎区向けであれば中ノ瀬航路航行義務があるとの情報提供を受け、浦賀水道航路第8号灯浮標（以下、灯浮標については「浦賀水道航路」の冠称を省略する。）手前で同航路に入航することとし、04時21分少し過ぎ第2海堡灯台から312度1.27海里の地点に達したとき、右舷船尾23度430メートルのところ、Bの表示する白、白、紅3灯及び緑色せん光1灯を視認できる状況であったが、中ノ瀬航路入口に向けて転針することに気を奪われ、見張りを十分に行わなかつたので、同船の存在に気付かず、速力を7.0ノットに減じ、そのままの針路を保てば自船の右舷方を約200メートル隔てて無難に航過する態勢のBに対して右転し、同船の前路に進出した。

こうして、a 2 受審人は、右転を続け、04時22分半僅か前船首至近にBを認め、機関を後進にかけたものの、効なく、04時22分半僅か過ぎ第2海堡灯台から317度1.29海里の地点において、Aは、船首が060度を向いたとき、原速力のまま、その船首がBの左舷船首部に後方から83度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北西風が吹き、潮候は上げ潮の末期

にあたり、視界は良好であった。

a 1 受審人は、衝撃を感じて昇橋し、a 2 受審人から説明を受けて衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、中華人民共和国籍の船長b 2ほか同国籍の船員4人及びミャンマー連邦共和国籍の船員18人が乗り組み、コンテナ802個を積載し、船首7.4メートル船尾8.2メートルの喫水をもって、同月10日05時00分（現地時間）台湾高雄港を発し、京浜港横浜第2区の本牧ふ頭D4岸壁に向かった。

b 1 受審人は、越えて15日03時30分北航レーン入口南方沖合のパイロットステーションで、タグボートからBに移乗し、船橋でb 2船長からパイロットカードを受領すると共に操縦性能等の説明を受け、同船長に対してパイロットインフォメーションカードを手交し、同レーンを出航したら中ノ瀬西方海域を北上し、横浜航路を西行して着岸する航海計画を説明したのち、03時35分b 2船長、航海士及び操舵手が各配置に就き、航行中の動力船及び巨大船であることを示す各法定灯火を表示した状態で、水先業務を開始し、03時46分半少し過ぎ北航レーン入口を通過した。

b 1 受審人は、04時00分頃中央第2号灯浮標東方沖合で北航レーンに沿って左転したとき、船首方約1.1海里のところ、Aの白1灯を初めて視認し、AISが非表示で、同レーン中央付近を北上する同船の動静監視を始めた。

b 1 受審人は、Aが中央第5号灯浮標を航過後も北航レーン中央付近を北上し続ける様子から、同船が中ノ瀬西方海域に向かう同航船で、同レーン出航後に追い付くものと予測し、Aの右舷方を約200メートル隔てて航過するつもりで、04時15分半僅か前第2海堡灯台から191度830メートルの地点で、針路を330度

に定め、12.8ノットの速力で手動操舵によって進行した。

b 1 受審人は、04時21分少し過ぎ第2海堡灯台から313.5度1.04海里の地点に達したとき、約200メートル隔てて無難に航過する態勢であったAが、左舷船首25度430メートルのところから右転を始め、同船が自船の前路に進出したことを認め、Aとの衝突の危険を感じ、同船に対して汽笛を吹鳴するとともに直ちに右舵10度を取り、機関を停止としたものの、及ばず、Bは、船首が337度を向いたとき、原速力のまま、前示のとおり衝突し、続けてその右舷船首部が第8号灯浮標に衝突した。

衝突の結果、Aは、船首部に圧壊等を、Bは、左舷船首部外板に凹損を伴う擦過傷等を、第8号灯浮標は、マーキング装置センサーに折損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、海交法が適用される浦賀水道航路において、共に北上中のAとBとが北航レーン内の出口付近で衝突したもので、同法第3条第1項の適用について検討する。

事実の経過に記載のとおり、両船が、そのままの針路及び速力で進行すれば、浦賀水道航路北方沖合で、BがAの右舷方を約200メートル隔てて無難に航過する態勢であったところ、同船が、衝突の約1分半前両船間の距離が430メートルとなったとき、Bの前路に向けて右転を開始したもので、同船が衝突を回避する措置をとるのに必要な時間的、距離的余裕があったとは認められないことから、同条の適用はない。

その他本件に適用すべき航法規定がないことから、本件は海上衝突予防法第38条及び第39条の船員の常務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、浦賀水道航路において、北上中のAが、見張り不十分で、無難に航過する態勢で北上していたBの至近で右転し、同船の前路に進出したことによって発生したものである。

Aの運航が適切でなかったのは、船長が、船橋当直を交替する際、一等航海士に対し、同当直の引継ぎを適切に行わなかったばかりか、浦賀水道航路を航行する際、自ら操船の指揮を執らなかつたことと、船橋当直中の一等航海士が、見張りを十分に行わなかつたことによるものである。

a 1 受審人は、夜間、浦賀水道航路を航行する場合、自ら操船の指揮を執るべき注意義務があつた。しかるに、同人は、a 2 受審人に任せておけば無難に同航路を航行してくれるものと思ひ、自ら操船の指揮を執らなかつた職務上の過失により、船橋当直に就いていたa 2 受審人が、見張りを十分に行わずにBの前路に進出して衝突する事態を招き、A、B両船及び8号灯浮標にそれぞれ損傷を生じさせるに至つた。

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2号を適用して同人の五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

a 2 受審人は、夜間、浦賀水道航路において、京浜港川崎第2区に向けて北上する場合、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つた。しかるに、同人は、中ノ瀬航路航行義務がある旨の情報提供を受け、同航路入口に向けて転針することに気を奪われ、見張りを十分に行わなかつた職務上の過失により、自船の

右舷方を無難に航過する態勢で北上するBに気付かずに右転を開始し、同船の前路に進出して衝突を招き、A、B両船及び8号灯浮標にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のa 2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五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

b 1受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年7月13日

横浜地方海難審判所

審判長 審判官 菅 生 貴 繁

審判官 大 北 直 明

審判官 岩 崎 欣 吾