

令和3年横審第45号

裁 決

貨物船A押船B被押土運船C衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

補 佐 人 1人

受 審 人 b

職 名 B船長

海技免許 五級海技士（航海）（履歴限定）

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 の三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 b を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和2年1月7日17時10分僅か過ぎ

京浜港横浜第3区

2 船舶の要目

船種船名 貨物船A
総トン数 499トン
全長 74.99メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出力 735キロワット

船種船名 押船B 土運船C
総トン数 173トン
全長 27.00メートル 62.40メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出力 1,398キロワット

3 事実の経過

(1) Aの構造及び設備等

Aは、平成27年12月に進水し、最上層が操舵室の3層の船橋甲板室を船尾部に配し、上甲板下に船首側からフォアピークタンク、錨鎖庫、バウスラスター室、燃料タンク、貨物倉、機関室及び舵機室を設け、スクラップなどの国内輸送に従事する一軸右回りの固定ピッチプロペラ及びバウスラスターを備えた全通二層甲板型の鋼製貨物船で、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台及び電子海図システム、右舷側に機関及びバウスラスター各遠隔操縦装置、左舷後部に海図台がそれぞれ設けられ、船首端から65メートル後方、右舷舷側から10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、海上公試運転成績表によれば、船首喫水1.889メートル船尾喫水3.462メートルにおける左及び右各旋回試験では、機関回転数毎分230、速力12.3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、それぞれ233.71メート

ル及び232.88メートル並びに222.87メートル及び221.69メートルで、90度回頭に要する時間がそれぞれ51.9秒であり、前後進試験では、機関回転数毎分230、速力12.3ノットの状態から全速力後進を発令したとき、船体が停止するまでの所要時間及び最短停止距離が、1分30秒及び264メートルであった。

(2) Bの構造及び設備等

Bは、平成12年6月に進水し、船体中央部船首寄りに操舵室を設けた2機2軸の鋼製押船で、操舵室には、前部中央に舵輪、その左舷側にレーダー及びGPSプロッター、右舷側に機関遠隔操縦装置、後方に操縦席をそれぞれ備えていた。

操縦性能は、海上公試運転成績書によれば、船首喫水1.45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、機関回転数毎分301、速力8.8ノットの状態から舵角25度をとったとき、90度回頭に要する時間が18秒及び17秒であり、前後進試験では、機関回転数毎分380、速力10.8ノットの状態から全速力後進を発令したとき、船体が停止するまでの所要時間が、44秒であった。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか4人が乗り組み、スクラップ1,333.49トンを積載した後、荒天避泊の目的で、船首3.4メートル船尾4.6メートルの喫水をもって、令和2年1月7日16時40分京浜港川崎第1区を発し、同港横浜第5区の錨地に向かった。

a受審人は、離岸操船に引き続いて単独の船橋当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示し、ヘッドアップ表示で0.75海里及び1海里レンジ設定とした各レーダー並びに電子海図システムをそれぞれ作動させ、機関長及び一等機関士に機関室で主機などの点検を行

わせ、自らは舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、京浜運河を西行した後、16時56分少し過ぎ鶴見航路に入航し、同航路に沿って南下した。

a 受審人は、予定錨地の水深を確認することを思い立ち、前方を一べつし、17時07分少し前鶴見第1号灯標（以下「鶴見灯標」という。）から334.5度（真方位、以下同じ。）590メートルの地点で、針路を同錨地に向く176度に定めて自動操舵とし、11.2ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、海図台に移動して船尾方を向き、海図に当たって予定錨地の水深を確認しながら進行した。

定針したとき、a 受審人は、右舷船首36度1,330メートルのところに、Bがその船首をCの船尾凹部に嵌合した押船列（以下「B押船列」という。）が表示する白、白、紅、紅4灯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、前方を一べつして船舶を見かけなかったことから、航行の支障とな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、このことに気付かずに続航した。

こうして、a 受審人は、B押船列の進路を避けることなく進行し、17時10分僅か前操舵スタンドに戻り、右舷船首至近に迫ったB押船列を認めて衝突の危険を感じ、右舵一杯とし、機関を全速力後進にかけたものの、及ばず、17時10分僅か過ぎ鶴見灯標から198度580メートルの地点において、Aは、船首が175度を向き、9.8ノットの速力となったとき、その船首部がCの左舷船尾部に後方から88度の角度で衝突した。

当時、天候は雨で風力2の北風が吹き、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、Bは、b受審人ほか3人が乗り組み、船首3.8メートル船尾4.2メートルの喫水をもって、建設残土約2,100トンを積載し、船首3.5メートル船尾4.5メートルの喫水となった全旋回型クレーン1基及びバウスラスターを有する非自航式鋼製土運船Cの船尾凹部に船首部を嵌合し、その船首部両舷に装備する先端にゴム製フェンダーの付いた油圧ピン2本を押し出して同凹部の外板に圧着することで、Cの船首端からBの船尾端までの長さが約80メートルのB押船列を構成し、同日16時30分京浜港横浜第1区を発して千葉港千葉第4区に向かった。

b受審人は、離岸操船に引き続いて機関員と共に船橋当直に就き、BとCとが結合して一体となっていたものの、法定灯火を表示せず、Bにマスト灯2灯を連掲し、舷灯1対及び船尾灯を表示したほか、Cの船首部に舷灯1対を点灯し、いずれもコースアップ表示で3海里レンジ設定としたレーダー及び6海里レンジ設定としたGPSプロッターをそれぞれ作動させ、機関員をレーダーでの見張りに配置し、自らは舵輪後方で立った姿勢で操船に当たり、横浜航路を東行した後、17時04分半僅か前鶴見灯標から247.5度1,670メートルの地点で、針路を東京湾アクアラインの海ほたる（木更津人工島）北方沖合に向く087度に定め、8.0ノットの速力で手動操舵によって進行した。

b受審人は、17時05分半僅か前左舷船首方約1海里のところに、Aの白、白、緑3灯を初めて認め、鶴見航路を南下する貨物船であると判断し、同船に対する動静監視を始め、17時07分少し前鶴見灯標から238度1,130メートルの地点に達したとき、Aが左舷船首55度1,330メートルのところとなり、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、自船の進路を避け

る様子がないまま接近するのを認めたが、左舷方から接近するAがいずれ自船の進路を避けるものと思い、警告信号を行わず、間近に接近しても、速やかに機関を後進にかけるなど、衝突を避けるための協力動作をとることなく、同じ針路及び速力で続航した。

b 受審人は、17時09分僅か過ぎ依然としてAが自船の進路を避けずに接近するので、衝突の危険を感じ、汽笛による短音5回以上及び長音を吹鳴し、機関を半速力前進に引き続き中立運転にかけたものの、及ばず、B押船列は、原針路のまま、6.5ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、球状船首に凹損を伴う擦過傷等を、B押船列は、Cの左舷船尾部外板に凹損を伴う擦過傷等をそれぞれ生じたが、後にいずれも修理され、Aの乗組員2人が頭部挫創、後頸部打撲傷等をそれぞれ負った。

(航法の適用)

本件は、夜間、港則法が適用される京浜港横浜第3区において、南下するAと東行するB押船列とが衝突したもので、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、本件時、Aは、航行中の動力船の灯火を表示し、B押船列は、押している動力船と押されている船舶が結合して一体となっていることを示す法定灯火を表示していなかったものの、長さ50メートル未満の動力船が船舶を押していることを示す法定灯火を表示していたことから、Aからは、B押船列が押船列を構成していることを認め得る状況で、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て衝突したこと及び衝突のおそれがある態勢となってから衝突するまでの間に、付近には航行の支障となる他船等

は存在せず、それぞれに要求される動作をとるのに必要な時間的、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、京浜港横浜第3区において、両船が互いに針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Aが、見張り不十分で、前路を左方に横切るB押船列の進路を避けなかったことによつて発生したが、B押船列が、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なかったことも一因をなすものである。

a 受審人は、夜間、京浜港横浜第3区において、同港横浜第5区の錨地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、定針時前方を一べつして船舶を見かけなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思ひ、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B押船列に気付かず、その進路を避けることなく進行して同押船列との衝突を招き、A、Cにそれぞれ損傷を生じさせ、自船の乗組員2人を負傷させるに至った。

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三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

b 受審人は、夜間、京浜港横浜第3区において、千葉港千葉第4区に向けて東行中、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Aが、自船の進路を避ける様子がないまま間近に接近するのを認めた場合、速やかに機関を後進にかけるなど、衝突を避けるための協力動作をとる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

がいずれ自船の進路を避けるものと思ひ、衝突を避けるための協力動作をとらなかつた職務上の過失により、Aとの衝突を招き、A、C両船にそれぞれ損傷を生じさせ、A乗組員2人を負傷させるに至つた。

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。

よつて主文のとおり裁決する。

令和4年9月29日

横浜地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁