

令和3年広審第41号

裁 決

油送船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 b 1

職 名 B船長

海技免許 五級海技士（航海）

受 審 人 b 2

職 名 B一等航海士

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、理事官西村勇二出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 b 1 の五級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人 b 2 の五級海技士（航海）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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和3年8月2日05時10分

広島県尾道糸崎港港外の港界付近

2 船舶の要目

船種	船名	油送船A	貨物船B
総トン数		2,018トン	480トン
全長		89.56メートル	66.58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		2,427キロワット	735キロワット

3 事実の経過

Aは、平成24年6月に進水し、最上層に操舵室を配した3層の甲板室を船尾楼甲板に設け、ガソリン、灯油等の石油精製品の国内輸送に従事する、一層甲板型油タンカーで、a受審人ほか10人が乗り組み、入渠する目的で、貨物油タンクの残油を揚げ終え、船首2.0メートル船尾3.9メートルとなった喫水をもって、令和3年8月1日10時15分広島県千年港を発し、同県尾道糸崎港第4区に所在の造船所に向かった。

a受審人は、時間調整のため、11時10分尾道糸崎港第5区のK-08錨地に到着して錨泊を開始したところ、海上保安庁から錨地が異なる旨の連絡を受けて転錨することとし、15時30分同港港外の港界付近となる、長太夫礁灯標から335.5度（真方位、以下同じ。）830メートルの地点で、左舷錨を投下して錨鎖4節を水深約30メートルの海中に伸出したのち、錨泊中であることを示す黒色球形形象物を表示して錨泊を開始し、機関を停止して降橋した。

ところで、Aが錨泊した尾道糸崎港港外の港界付近は、同港第5区の第3航路出入口西方約1,200メートルにあたり、同航路に出入りする船舶、三原瀬戸に沿って航行する船舶、錨泊地点の南方に設置

された長太夫礁灯標に接航する船舶等が行き交う、船舶交通の輻輳する海域であった。

a 受審人は、18時00分昇橋して錨泊中の法定灯火を表示し、甲板等を照明する複数の作業灯を点灯して降橋したのち、23時00分再び昇橋して周囲の状況を確認めたところ、接近する他船を認めなかったため、航行中の他船が錨泊中の自船を避けると思い、停泊当直を適切に維持することなく、降橋して自室に戻り休息をとった。

こうして、a 受審人は、翌2日05時07分船首が343度に向いていたとき、右舷船尾47度970メートルのところに、白、白、緑、紅4灯を表示したBを視認することができ、その後同船が自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近したが、停泊当直を適切に維持していなかったため、このことに気付かず、Bに対して注意喚起信号を行うことなく錨泊を続け、05時10分長太夫礁灯標から335.5度830メートルの地点において、Aは、343度に向首したまま、その右舷後部にBの船首が後方から47度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の南東風が吹き、視界は良好で、潮候は下げ潮の初期にあたり、常用薄明の始まりは04時52分で、日出時刻は05時19分であった。

a 受審人は、自室で休息中に衝撃を感じ、昇橋して衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、昭和62年7月に進水し、クレーンを船首部に、最上層に操舵室を配した3層の甲板室を船尾部に設け、操舵室前部中央に操舵及び機関操縦の各装置を組み込んだコンソールを備え、同コンソール右舷上部に第二種船橋航海当直警報装置（以下「居眠り防止装置」という。）を設置するほか、レーダー、GPSプロッター等を装備した、全通二層甲板型砂利採取運搬船で、b1、b2両受審人ほか

2人が乗り組み、空倉のまま、船首0.8メートル船尾3.0メートルの喫水をもって、令和3年8月1日22時20分兵庫県坊勢漁港を発し、三原瀬戸を通航する予定で、愛媛県宮浦港に向かった。

ところで、b1受審人は、b2受審人がBに乗り組んで以来、同受審人に自身が操船指揮を執りながら船橋当直の経験を積ませていたほか、1箇月に3回程度、b2受審人と共に三原瀬戸を通航して狭い水道における操船を経験させていた。

b1受審人は、船橋当直を機関長、自身及びb2受審人の順に入直し、自身が入直するときに機関員を在橋させる2時間半交替の3直制としたほか、船橋当直者の動きが検知されないまま12分経過すると警報を発するよう居眠り防止装置を設定し、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示して出港操船を終え、機関長に船橋当直を委ねて降橋し、翌2日01時00分頃機関員と昇橋して機関長から同当直を引継ぎ、三原瀬戸に向けて備後灘を西行し、03時20分頃広島県宇治島南方沖合に至り、昇橋したb2受審人に船橋当直を引き継いで、機関員と共に降橋した。

b1受審人は、04時37分半少し過ぎ広島県向島と同県因島との間に架かる因島大橋まで約3海里となる、長太夫礁灯標から117度5.29海里の地点に至り、狭い水道である三原瀬戸を通航する状況となったが、自身の下で経験を積んだb2受審人であれば同瀬戸を無難に通航できると思い、自ら操船指揮を執らなかった。

b2受審人は、レーダーを1.5海里レンジで前方約2海里まで探知できるヘッドアップ、GPSプロッターを前方約3海里まで表示できるノースアップの各表示として船橋当直に当たり、因島大橋下方の可航域を通過したところ、前路にAが表示する白2灯を初めて視認した。

b 2 受審人は、コンソール上部に両肘をついた姿勢で見張りに当たり、05時00分僅か前長太夫礁灯標から105度1.46海里の地点で、針路を296度に定め、10.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵により進行していたとき、海上が穏やかであった上、船舶が輻輳することもなかったことから、気が緩んで眠気を催したが、間もなく予定転針地点に至るので、眠気に耐えられるものと思い、船橋ウイングの水栓に移動して洗顔するなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

こうして、b 2 受審人は、同じ姿勢で見張りに当たるうち、いつしか居眠りに陥り、05時07分長太夫礁灯標から057.5度620メートルの地点に達したとき、錨泊中のAが正船首970メートルのところとなり、その後同船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近したが、居眠りに陥っていたので、このことに気付かず、Aを避けることなく続航し、ふと目覚めて同船を船首至近に認め、とっさに左舵をとったが、効なく、Bは、原針路及び原速力で、前示のとおり衝突した。

b 1 受審人は、自室で休息中に衝撃を感じ、昇橋して衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは、右舷後部外板に破口、同舷後部ブルワークに曲損等を生じたが、のち修理され、Bは、球状船首に凹損、船首部外板に亀裂等を生じたが、のち仮修理された。

（航法の適用）

本件は、日出前の薄明時、尾道糸崎港港外の港界付近において、錨泊中のAと航行中のBとが衝突したもので、衝突地点付近が特別法である海上交通安全法の適用海域であるが、同法には本件に適用される航法規

定がなく、一般法である海上衝突予防法にも錨泊中の船舶と航行中の船舶との関係を律する規定がないことから、同法第38条及び第39条を適用し、船員の常務によって律するのが相当である。

(原因の考察)

本件は、日出前の薄明時、尾道糸崎港港外の港界付近において、錨泊中のAと航行中のBとが衝突したものであり、以下、原因について検討する。

Aが錨泊した尾道糸崎港港外の港界付近は、事実の経過で示したとおり、船舶交通の輻輳する海域にあたることから、停泊当直を適切に維持すべきであり、同当直を適切に維持することで、接近するBに注意喚起信号を行って本件発生を回避することができたと認められる。

したがって、a受審人が、停泊当直を適切に維持しなかったことは本件発生の原因となる。

一方、Bが、居眠り運航の防止装置を十分にとっているならば、前路で錨泊中のAを避けて本件発生を回避することができたと認められる。

したがって、b2受審人が、眠気を催した際、船橋ウイングの水栓に移動して洗顔するなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかったことは本件発生の原因となる。

また、b1受審人が、三原瀬戸を通航する際、自ら操船指揮を執っているならば、本件発生を回避することができたと認められる。

したがって、b1受審人が、狭い水道である三原瀬戸を通航する状況となった際、自ら操船指揮を執らなかったことは本件発生の原因となる。

なお、発航に先立ち、b1受審人が、船橋当直に機関長を入直させる体制としたことは、事実の経過で示したとおり、本件発生に至る過程で生じた事実であるが、本件と相当な因果関係があるとは認められない。

しかしながら、船員法施行規則に基づく航海当直基準を遵守するよう、厳に是正すべきである。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、日出前の薄明時、尾道糸崎港港外の港界付近において、航行中のBが、居眠り運航の防止措置が不十分で、前路で錨泊中のAを避けなかったことによって発生したが、Aが、停泊当直の維持が不適切で、注意喚起信号を行わなかったことも一因をなすものである。

Bの運航が適切でなかったのは、船長が、三原瀬戸を通航する際、自ら操船指揮を執らなかつたことと、一等航海士が、眠気を催した際、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかつたことによるものである。

b 1 受審人は、宮浦港に向けて航行中、三原瀬戸を通航する場合、自ら操船指揮を執るべき注意義務があつた。しかし、同人は、自身の下で経験を積んだb 2 受審人であれば三原瀬戸を無難に通航できると思ひ、自ら操船指揮を執らなかつた職務上の過失により、Aと衝突する事態を招き、A、B両船に損傷を生じさせるに至つた。

以上のb 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箇月停止する。

b 2 受審人は、日出前の薄明時、単独の船橋当直に当たり、尾道糸崎港港外の港界付近の予定転針地点に向けて自動操舵で航行中、眠気を催した場合、居眠りに陥ることのないよう、船橋ウイングの水栓に移動して洗顔するなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があつた。しかし、同人は、間もなく予定転針地点に至るので、眠気に耐えられるものと思ひ、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかつた職務上の過失により、居眠りに陥り、前路で錨泊中のAに向首して衝突のおそ

れがある態勢で接近している状況に気付かず、同船を避けないまま進行して衝突する事態を招き、A、B両船に損傷を生じさせるに至った。

以上のb 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箇月停止する。

a受審人は、船舶交通の輻輳する海域にあたる、尾道糸崎港港外の港界付近において、錨泊する場合、停泊当直を適切に維持すべき注意義務があった。しかし、同人は、航行中の他船が錨泊中の自船を避けるものと思い、停泊当直を適切に維持しなかった職務上の過失により、自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近している状況のBに気付かず、同船に対して注意喚起信号を行わないまま錨泊を続けて衝突を招き、A、B両船に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23日

広島地方海難審判所

審判官 永 木 俊 文