

令和3年広審第44号

裁 決

引船A引船列灯浮標衝突事件

受 審 人 a

職 名 A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、理事官中山国夫出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

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7月13日23時11分

備讃瀬戸東航路 香川県大槌島南東方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 引船A

総トン数 19トン

登録長 14.50メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 316キロワット

船種	船名	はしけB	はしけC
長	さ	43.00メートル	43.00メートル

3 事実の経過

(1) 設備等

ア A

Aは、平成5年4月に進水した、最大搭載人員10人の限定沿海区域を航行区域とする1機1軸の平甲板型鋼製引船で、前部に操舵室、後部下方に機関室を区画する甲板室を船首寄りに設け、同室後壁中央部に曳航フックを備え、操舵室前部中央に磁気コンパスが組み込まれた操舵スタンド、同部左舷側にレーダー及びGPSプロッターを装備していた。

イ B及びC

B及びCは、いずれも、非自航の鋼製はしけで、船尾部に甲板室を、同室前方にコーミングで四方を囲む船倉1個を、船首尾各部にビット等の曳航設備を備えていた。

(2) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか1人が乗り組み、Cに約900トン、Bに約800トンのパルプを積載し、両はしけに作業員各1人を乗せ、3.2メートルの等喫水となったCの船首部とAの船尾部を、3.5メートルの等喫水となったBの船首部とCの船尾部を、いずれも長さ約50メートル直径65ミリメートルの曳航索で繋ぎ、A船尾からB後端までの長さが約190メートルとなった縦列の引船列（以下「A引船列」という。）を構成し、船首2.0メートル船尾2.6メートルの喫水をもって、令和3年7月13日01時00分阪神港大阪第4区を発し、愛媛県三島川之江港に向かった。

a受審人は、船橋当直を自身及び一級小型船舶操縦士の資格を有

する甲板員が輪番で入直する単独の4時間2直制とし、同日21時頃香川県豊島北方沖合で同当直を引き継いで操舵スタンド後方に置いた台に腰を掛け、A及び両はしけに法定の灯火を表示し、0.75海里レンジのオフセンターとしたレーダーに船首方約1海里を、GPSプロッターに周囲1.5海里を、いずれもヘッドアップとして表示させ、備讃瀬戸東航路（以下「東航路」といい、灯浮標については「備讃瀬戸東航路」の冠称を省略する。）に入航する予定で、井島水道を南下した。

a 受審人は、22時15分頃東航路に入航し、香川県柏島南西方沖合に認めた東航路内で操業する漁船群を航過できるよう、中央第3号灯浮標北方500メートル地点付近で、東航路北側境界線の南側をこれに沿う針路として西行を始め、その後は、時折両はしけの曳航状態を目視により確かめながら西行を続けた。

a 受審人は、前示漁船群を航過したものの、更に西方に漁船群を認めたので一旦東航路から出航することとし、22時36分僅か前組石灯標から148.5度（真方位、以下同じ。）1.41海里の地点で、針路を258度に定め、西方に向かう潮流に乗じて5.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、東航路北側境界線の北方約250メートルを東航路に沿って自動操舵で進行した。

a 受審人は、大槌島に著しく接近しないよう、漁船群が途切れれば東航路に再び入航することとして機会を伺いながら続航し、やがて漁船群が途切れたので、23時06分半少し前小槌島灯台から022.5度1.44海里の地点で、左舷側に視認した第1号灯浮標の東方沖合を航過するつもりで、同灯浮標から180度100メートルの地点に向けて針路を216度に転じた。

針路を転じたとき、a 受審人は、西方に向かう潮流に圧流された

両はしけが、第1号灯浮標に著しく接近するおそれがあったが、西行中と同様に、両はしけがAの航跡をたどるものと思ひ、転針後、速やかに曳航状態を把握するなど、圧流状況の確認を十分に行わなかったため、両はしけが西方に圧流されて第1号灯浮標に著しく接近していることに気付かなかった。

こうして、a受審人は、潮流に抗して転じた針路のまま東航路に入航し、漁船群を目視しながら進行中、A及びCは、第1号灯浮標東方沖合を航過したものの、23時11分小槌島灯台から018度1.17海里の地点において、Bの右舷船首部が同灯浮標に衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の北西風が吹き、視界は良好で、衝突地点付近には西方に向かう強い潮流があった。

a受審人は、船尾方を振り向いてBが第1号灯浮標に衝突したことを知り、直ちに減速を始めたものの、A引船列は、両はしけを繋ぐ曳航索が同灯浮標に絡まり、第1号灯浮標を約1海里引いたところで停止した。

衝突の結果、A引船列は、Bの右舷船首部外板に擦過傷が生じ、第1号灯浮標は、^{やぐら}櫓上部防護枠の曲損、フロートの擦過傷等が生じたが、のち修理され、定位置に戻された。

(原因及び受審人の行為)

本件灯浮標衝突は、夜間、東航路北側境界線北方を潮流に乗じて西行中、東航路に入航するため、第1号灯浮標東方沖合を南下する針路に転じた際、圧流状況の確認が不十分で、Bが同灯浮標に著しく接近したことによって発生したものである。

a受審人は、夜間、東航路北側境界線北方を潮流に乗じて西行中、東

航路に入航するため、第1号灯浮標東方沖合を南下するつもりで針路を
転じた場合、西方に向かう潮流の影響を直ちに把握できるよう、転針後、
速やかに曳航状態を把握するなど、圧流状況の確認を十分に行うべき注
意義務があった。しかるに、同人は、両はしけが、西行中と同様にAの
航跡をたどるものと思い、圧流状況の確認を十分に行わなかった職務上
の過失により、Bが西方に圧流されて第1号灯浮標に著しく接近してい
ることに気付かないまま進行して同灯浮標との衝突を招き、B及び第1
号灯浮標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2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1か
月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年7月20日

広島地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人