

令和4年広審第6号

裁 決

貨物船A引船B引船列衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 五級海技士（航海）（旧就業範囲）

受 審 人 b

職 名 B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、理事官川西篤史出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の五級海技士（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 事件発生の日時時刻及び場所

令和3年8月6日16時43分半僅か過ぎ

広島県田島南東岸沖合

2 船舶の要目

船種船名 貨物船A

総トン数	199トン	
全長	58.32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	引船B	台船C
総トン数	19.63トン	
全長		49.80メートル
登録長	20.11メートル	
機関の種類	ディーゼル機関	
出力	829キロワット	

3 事実の経過

(1) 設備等

ア A

Aは、平成22年12月に進水し、全通船楼後部に設けた3層の甲板室の最上層に操舵室を、甲板室前方の上甲板下に貨物倉1個をそれぞれ配し、同倉下方及び側方にバラスタタンクなどを設けて二重船殻構造とする、最大搭載人員が船員6人で、沿海区域を航行区域とするバウスラスタを備えた1機1軸の二層甲板船尾機関型鋼製貨物船で、鋼材輸送に従事していた。

操舵室は、その前面が船首端から約45メートル後方に位置し、操舵装置を中央に、レーダー及び機関操縦装置を右舷側に、船内指令装置を左舷側にそれぞれ組み込んだコンソールを同室前部に備え、同コンソールの左舷側に設けた海図台には、電子メールの送受信などに用いて運航予定や気象情報を把握できるパーソナルコンピュータ（以下「パソコン」という。）が置かれていた。

海上公試運転成績表によれば、主機の負荷を4/4とし、船首

1.14メートル船尾2.72メートルの喫水で前進中、舵角35度とした場合の定常旋回径が左旋回時134メートル、右旋回時144メートルで、前後進試験における後進を発令してから船体が停止するまでの所要時間が約1分12秒であった。

イ B

Bは、最大搭載人員が船員4人及びその他の乗船者4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兼押船で、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^{えい}フックを備え、操舵室前部中央付近に舵輪及び自動操舵装置、同部右舷側に機関遠隔操縦装置及びレーダー、同部左舷側にGPSプロッターを装備していた。

(2) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人が船長としてほか2人と乗り組み、空倉で、船首1.20メートル船尾2.60メートルの喫水をもって、令和3年8月6日12時00分広島県呉港を発し、岡山県水島港に向かった。

a受審人は、15時00分頃広島県生野島北方沖合で船橋当直を一等航海士から引き継ぎ、レーダーを3海里レンジとして操舵装置後方に立って手動操舵に当たり、布刈瀬戸、三原瀬戸及び白石瀬戸を経由する予定で、唐島瀬戸を東行した。

a受審人は、三原瀬戸を通航し終え、16時23分少し過ぎ百貫島灯台から032.5度（真方位、以下同じ。）1.96海里的の地点で、前路を一見して他船を認めなかったため、白石瀬戸西口付近に向く066度の針路に定めて自動操舵に切り替え、10.8ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、三原瀬戸の通航を終えて広い海域に出た上、他船を認めなかったため、台風の接近に備えて避泊地を検討したり、運航

予定変更の有無を確かめたりすることとし、海図台後方に置いた椅子に腰を掛け、パソコンの操作を始めた。

a 受審人は、16時40分油礁灯標から202度1.06海里の地点に達したとき、右舷船首19度1,800メートルのところに、B及び同船が曳航するCとで構成する引船列（以下「B引船列」という。）を視認することができ、その後B引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となったが、パソコンの操作に気をとられ、見張りを十分に行わなかったため、同引船列の存在にも、この状況にも気付かず、B引船列を避けることなく続航した。

こうして、a 受審人は、パソコンを操作しながら進行中、16時43分半僅か過ぎ油礁灯標から164.5度1,370メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その船首が、Cの左舷前部に前方から49度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力4の東風が吹き、潮候はほぼ低潮時にあたり、視界は良好で、海上には多少波があった。

また、Bは、b 受審人が船長としてほか1人と乗り組み、いずれも直径が55ミリメートルの、船尾から伸出した長さ約40メートルの曳索と、空船で喫水が船首尾0.5メートルの等喫水となった鋼製台船Cの船首左右各舷から伸出した長さ約10メートルの2本の曳索とをY字型に繋ぎ、B船尾からC後端までの長さを約95メートルとするB引船列を構成し、接近中の台風を避難する目的で、船首0.6メートル船尾2.5メートルの喫水をもって、同日13時30分香川県丸亀港を発し、阿伏兎瀬戸を北上する予定で、広島県尾道糸崎港第1区に向かった。

b 受審人は、1.5海里レンジのオフセンター及びコースアップ

としたレーダーに前方約2海里を表示させ、自動操舵装置後方に置いた椅子に腰を掛けて単独で操船に当たり、備讃瀬戸南航路、備讃瀬戸北航路の順に横断して広島県走島南方沖合を西行し、16時08分少し過ぎ走港浦友新防波堤灯台から181.5度1,420メートルの地点で、阿伏兔瀬戸南口付近に向けて針路を295度に定め、6.8ノットの速力で自動操舵により進行した。

b受審人は、16時25分頃左舷船首方に東行中のAを目視により初めて認め、Aの船首方を自船引船列が航過できると見込んで続航した。

b受審人は、16時40分油礁灯標から147度1.08海里の地点に達したとき、左舷船首30度1,800メートルとなったA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となったが、目視した印象からAの船首方を航過できると思い、同船の方位変化を確かめるなど、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、同船に対して警告信号を行うことも、間近に接近して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た。

こうして、b受審人は、Aを目視しながら続航中、衝突の危険を感じ、BがAの船首至近を航過した後に左舵をとったものの、及ばず、Bが245度に向首したものの、Cが原針路、原速力のまま曳航されていたとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、球状船首に擦過傷等を、B引船列は、Cの左舷前部外板に亀裂を伴う凹損等をそれぞれ生じたが、後にいずれも修理された。

(航法の適用)

本件は、海上交通安全法が適用される田島南東岸沖合において、互いに視野の内にある東行中のAと北上中のB引船列とが衝突したものであるが、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、A及びB引船列が、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突したこと及び衝突のおそれがある態勢で接近してから衝突に至るまでの間に、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、同法第15条（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、田島南東岸沖合において、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中、東行するAが、見張り不十分で、前路を左方に横切るB引船列の進路を避けなかったことによって発生したが、北上するB引船列が、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。

a 受審人は、田島南東岸沖合において、白石瀬戸西口付近に向けて東行する場合、接近する他船に気付くことができるよう、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、パソコンの操作に気をとられ、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引船列に気付かず、同引船列の進路を避けないまま進行して衝突を招き、A及びC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五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

b 受審人は、田島南東岸沖合において、阿伏兔瀬戸南口付近に向けて

北上中、左舷船首方にAを視認した場合、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、目視した印象からAの船首方を自船引船列が航過できると思い、A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となったことに気付かず、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いまま進行して衝突を招き、A及びCに損傷を生じさせるに至った。

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。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年8月18日

広島地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人