

令和3年門審第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

海技免許 四級海技士（航海）（履歴限定）

本件について、当海難審判所は、理事官田之上輝美出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 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12月4日00時45分少し過ぎ

関門港若松第5区

2 船舶の要目

船種	船名	引船A	台船B
総トン数		170トン	約1,666トン
全長		28.50メートル	65.00メートル
機関の種類		ディーゼル機関	
出力		1,912キロワット	

### 3 事実の経過

Aは、平成23年2月に進水した、アジマススラスタ推進装置を有する鋼製引船で、a受審人ほか5人が乗り組み、船首2.5メートル船尾3.0メートルの喫水をもって、鋼管約332トンを積載して船首0.4メートル船尾0.3メートルの喫水となった非自航の鋼製台船B（以下「台船」という。）の左舷をA左舷に横抱きにして、令和2年12月3日23時25分関門港若松第2区の物揚場南岸壁を発し、名古屋港に向かった。

a受審人は、出港離岸作業に引き続き単独で操船に当たり、レーダーを0.75海里レンジでオフセンターにより前方1.2海里を探知できるコースアップ表示として、GPSプロッターを5海里レンジ表示としてそれぞれ作動させながら、若松航路に沿って洞海湾出口に向けて東行した。

ところで、a受審人は、屈曲して狭い若松航路を東行する間は、台船を横抱きの状態で航行し、関門港若松第5区となる、洞海湾出口付近の若松航路第4号灯標（以下、若松航路の灯標及び灯浮標については、冠称の「若松航路」を省略する。）北側の広い水域に出た後、行きあしを止めて横抱きを解除した後、台船を船尾引きの状態にして（以下「引船列を構成」という。）えい航体勢を整えた後、関門航路に入る予定であった。

a受審人は、洞海湾出口付近に至り、第4号灯標が左舷船首方となった頃、同灯標北側にいた錨泊船が動き出したのを認めたので、同灯標北側の水域に行くのをやめて、若松航路の南側で引船列を構成することとした。

a受審人は、第3号灯標と第4号灯標との間を航過した後、翌4日00時27分頃行きあしを止め、台船を横抱きのまま右回頭を行い、

横抱き状態のときにはAの船尾方になっていた台船の船首を、若松航路の出口に向くように反転させてから横抱きを解除し、Aを台船に沿って後進させ、台船の左舷船首方でAを反転させた後、引船列を構成し始めた。

a 受審人は、直径75ミリメートルの合成繊維製えい航索を、Aの船尾から58メートル繰り出し、同索と台船の船首部両端からそれぞれ取ってV字型にした直径30ミリメートル長さ12メートルのブライドルワイヤーと同えい航索とを、直径60ミリメートル長さ10メートルの合成繊維製クッションロープの両端でシャックルにより連結し、Aの船尾から台船の船尾までの長さが約145メートルとなる引船列を構成したものの、北寄りの風で台船が南方へ圧流される状況となり、台船をAの正船尾方に位置させることができないまま、えい航を再開することになった。

a 受審人は、えい航を再開したものの、えい航索及びクッションロープが張り合うまでの時間が掛かったことで、Aの右舷後方で漂う台船がAの動きに追従せず、台船がAの船首尾線の延長から右方に大きく外れてえい航される状態（以下「斜めの状態でえい航」という。）となりながら、00時41分半僅か前若松洞海湾口防波堤灯台（以下「防波堤灯台」という。）から164.5度（真方位、以下同じ。）970メートルの地点で、針路を078度に定め、5.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、第1号灯浮標の灯光を右舷船首方に見ながら、手動操舵により進行した。

定針したとき、a 受審人は、第1号灯浮標が右舷船首6度450メートルとなり、その後斜めの状態でえい航とされた台船が同灯浮標に向けて衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、同灯浮標の灯光を右舷側に見ながらえい航していれば、台船の右舷側を同灯浮

標が無難に航過するものと思い、作動させていたGPSプロッターを活用して同灯浮標との相対位置を確認するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

a 受審人は、斜めの状態でえい航とされた台船が第1号灯浮標に向けて接近していることに気付かず、00時44分少し過ぎ防波堤灯台から141度1,070メートルの地点に達し、第1号灯浮標が右舷至近となったとき、右舷後方の台船が同灯浮標に衝突しそうな状況となっていることを認め、右舵を取ることで台船が振れ回り同灯浮標から離れることを期待し、130度の針路としたものの、効なく、00時45分少し過ぎ防波堤灯台から141度1,100メートルの地点において、A引船列は、5.0の速力で、台船の右舷船首部が第1号灯浮標に衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の北風が吹き、潮候は下げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

衝突の結果、台船の右舷船首部に擦過傷を、第1号灯浮標の上部防護枠に曲損等をそれぞれ生じたが、のちいずれも修理された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件灯浮標衝突は、夜間、関門港若松第5区において、台船をえい航する際、船位の確認が不十分で、斜めの状態でえい航とされた台船が第1号灯浮標に向けて進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、夜間、関門港若松第5区において、台船の横抱きを解除して引船列を構成した後、えい航する場合、Aの右舷後方で漂う台船がAの動きに追従せず、斜めの状態でえい航とされる状況だから、安全な距離を保って第1号灯浮標を航過できるよう、作動させていたGPSプロッターを活用して第1号灯浮標との相対位置を確認するなど、船位の

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、えい航を開始するときに、第1号灯浮標の灯光が右舷船首方に見えたことから、同灯浮標の灯光を右舷側に見ながらえい航していれば、台船の右舷側を同灯浮標が無難に航過するものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、斜めの状態でえい航とされた台船が第1号灯浮標に向けて衝突のおそれがある態勢で接近していることに気付かずに衝突する事態を招き、台船及び第1号灯浮標にそれぞれ損傷を生じさるに至った。

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7月7日

門司地方海難審判所

審判官 栗原和栄