

令和5年横審第9号

裁 決

貨物船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）

補 佐 人 1人

受 審 人 b

職 名 B船長

海技免許 三級海技士（航海）

補 佐 人 2人

本件について、当海難審判所は、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

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4年7月12日07時20分半僅か前

名古屋港第1区

## 2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	貨物船B
総トン数		5,730トン	499トン
全長		114.97メートル	74.71メートル
機関の種類		推進用電動機	ディーゼル機関
出力		2,800キロワット	735キロワット

## 3 事実の経過

Aは、平成22年7月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、発電用ディーゼル機関3機、推進用電動機2機及び二重反転プロペラ1軸で構成する電気推進装置を備え、船橋の操舵室前部中央に舵輪、その左舷側にレーダー及びドップラーログ、同右舷側にレーダー及び電子海図情報表示装置をそれぞれ装備し、a受審人ほか11人が乗り組み、セメント約5,000トンを載せ、船首5.4メートル船尾6.7メートルの喫水をもって、令和4年7月10日18時20分大分県津久見港を発し、名古屋港第1区に向かった。

ところで、名古屋港は、伊勢湾北部に位置し、第1区ないし第6区の6港区に分かれ、同港北部には、南北方向に延びる長さ約4,700メートル、北側出入口の幅約180メートルの北航路が設定されていた。

また、Aの操縦性能は、海上公試運転成績書によれば、船首2.82メートル船尾4.20メートルの喫水のと、前後進試験において、前進速力16.5ノット（対地速力、以下同じ。）の状態の後進発令から船体停止までに要した時間及び同航走距離が2分24秒及び610メートル、左旋回試験で、速力15.4ノットの状態から舵角35度とした際の最大縦距が313.26メートル、最大横距が286.88メートルで、90度回頭に要する時間が58.2秒であり、

右旋回試験で、速力15.2ノットの状態から舵角35度とした際の最大縦距が299.97メートル、最大横距が274.76メートルで、90度回頭に要する時間が56.7秒であった。

a 受審人は、翌々12日06時00分昇橋して操船の指揮を執り、2台のレーダーをノースアップ表示で1.5海里及び0.75海里の各レンジとしてそれぞれ作動させ、名古屋港に入航して進路を表示する信号及び国際信号旗の数字旗1をマストに掲げ、三等航海士を機関操作に、甲板員を操舵に就けて同港を北上し、07時05分半僅か過ぎ名古屋港の北航路に入航し、07時13分僅か前名港中央大橋橋梁灯（R5灯）（以下「R5灯」という。）から237度（真方位、以下同じ。）700メートルの地点で、針路を016度に定め、12.2ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

a 受審人は、07時13分半R5灯から250度580メートルの地点に至って反航船が接近したことから減速を始め、07時15分半僅か過ぎ右舷前方1.1海里のところにBを目視で認めてVHF無線電話（以下「VHF」という。）で呼び出し、右舷対右舷での航過を提案し、了承を得て続航した。

07時17分僅か前a 受審人は、R5灯から345度890メートルの地点に達したとき、Bが右舷船首14度1,460メートルのところとなり、その後同船が自船の進路を避けないまま衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めたが、VHFの交信で双方の意思を確認しているので、互いに右舷を対して無難に航過できるものと思い、Bに対して警告信号を行わず、間近に接近しても、速やかに行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとらなかった。

a 受審人は、名古屋港北航路第10号灯浮標（以下「10号灯浮標」という。）との距離を確保するため、07時19分僅か過ぎR5灯か

ら355度1,360メートルの地点に至って左回頭を始めたところ、Bが右回頭を始めたことを認め、機関を後進にかけて汽笛を吹鳴したものの、及ばず、07時20分半僅か前R5灯から356度1,650メートルの地点において、Aは、船首が336度を向き、4.9ノットの速力となったとき、その船首がBの左舷船首部に、後方から54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、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、平成20年6月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋の操舵室前部中央に舵輪、その左舷側にGPSプロッター及びレーダー2台、同右舷側に電子海図システムをそれぞれ装備し、b受審人ほか3人が乗り組み、スチールコイル約1,500トンを載せ、船首3.6メートル船尾4.7メートルの喫水をもって、令和4年7月12日07時10分名古屋港第1区の錨地を発し、同港第3区に向かった。

ところで、Bの操縦性能は、海上公試運転成績書によれば、船首2.005メートル船尾3.210メートルの喫水の時、前後進試験において、前進速力11.20ノットの状態の後進発令から船体停止までに要した時間が1分40.20秒、左及び右各旋回試験で、前進速力11.20ノットの状態から舵角35度とした際の左及び右90度回頭に要する各時間が46.76秒及び54.05秒であった。

b受審人は、VHFで名古屋港海上交通センターに抜錨を始める旨の連絡を行った際、港則法上の小型船及び汽艇等以外の船舶に該当するAが北航路を北上している旨の情報提供を受けたのち、進路を表示する信号を掲げ、ノースアップ表示の3海里レンジとし、前方5海里まで表示するオフセンターに設定したレーダーで同船の映像を認め、

揚錨作業を終えて昇橋した二等航海士を見張りに就け、増速しながら北航路の北口に向けて南下し、07時15分半僅か過ぎ左舷前方1.1海里のところにAを目視で認め、同船からVHFで呼び出され、右舷対右舷での航過の提案を了承したのち、07時17分少し前R5灯から014度1.2海里の地点で、針路を230度に定め、7.9ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

07時17分僅か前b受審人は、R5灯から013度1.2海里の地点に達したとき、Aが左舷船首20度1,460メートルのところとなり、その後同船が衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めしたが、VHFの交信で双方の意思を確認しているため、いずれAが北航路の西側に寄って航過距離を確保するものと思い、停船してAの北航路出航を待つなど、Aの進路を避けないまま続航した。

b受審人は、07時19分僅か過ぎR5灯から003度1,810メートルの地点に至って減速を始め、07時19分半少し前R5灯から002度1,760メートルの地点に至り、Aが右回頭を始めたように見えたので、右舵をとったところ、Aが左回頭していることに気付いて機関を後進にかけたものの、及ばず、Bは、船首が282度を向き、2.9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は球状船首に凹損等を、Bは球状船首に破口等をそれぞれ生じた。

#### (航法の適用)

本件は、港則法上の船舶交通が著しく混雑する特定港である名古屋港第1区において、北上中のAと南下中のBとが衝突したものであり、適用航法について検討する。

港則法第18条第2項に、「総トン数が500トンを超えない範囲内

において国土交通省令で定めるトン数以下である船舶であつて汽艇等以外のもの（以下「小型船」という。）は、国土交通省令で定める船舶交通が著しく混雑する特定港内においては、小型船及び汽艇等以外の船舶の進路を避けなければならない。」と、また、同条第3項に、「小型船及び汽艇等以外の船舶は、前項の特定港内を航行するときは、国土交通省令で定める様式の標識をマストに見やすいように掲げなければならない。」と、そして、同法施行規則第8条の4に「法第18条第3項の国土交通省令で定める様式の標識は、国際信号旗数字旗1とする。」とそれぞれ規定されている。

事実の経過で示したとおり、衝突地点が名古屋港北航路の航路外で、本件時、両船は互いに視野の内にあり、Aが小型船及び汽艇等以外の船舶であることを示す国際信号旗数字旗1をマストに掲げていて、AがBを小型船、BがAを小型船及び汽艇等以外の船舶にそれぞれ該当すると容易に識別できたと認められることから、本件は、港則法第18条第2項によって律するのが相当である。

#### （主張に対する判断）

B側補佐人は、VHFの交信で互いに右舷対右舷で航過することを打ち合わせた合意は、海上衝突予防法第9条第1項に反して違法であり、A及びB両船が互いに接近した段階で、衝突のおそれがなく、Aが左回頭したことが衝突の原因である旨を主張するので、検討する。

港則法は、港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図ることを目的としており、同法第18条では小型船及び汽艇等の避航義務について、他の航法規定のように条件がなく、常に進路を避けなければならない旨を定めていて、見合い関係による航法選択の判断の余地を与えない規制であり、その立法趣旨から、打ち合わせた合意が違法行為に該当

するとしても、小型船に該当するBが、小型船及び汽艇等以外の船舶に該当するAの進路を避けるべき注意義務を免除されるものではない。

Aは、総トン数が500トン未満ではないことから、港則法施行規則第29条の2第3項に定められた北航路の右側端航行義務がなく、衝突前に同船が右回頭を始めた事実が認められず、Aが左回頭を始めたのちにBが右回頭を始めていて、B船長が、Aが右回頭を始めたと思ってBを右回頭させなければ、前示の合意のとおり、互いに右舷を対して無難に航過することができた状況であり、a受審人が、b受審人に対して危険な航過を提案し、承諾させたとは言えないことから、B側補佐人の主張を採用することはできない。

#### (原因及び受審人の行為)

本件衝突は、名古屋港第1区において、両船が互いに接近した際、小型船に該当するBが、小型船及び汽艇等以外の船舶に該当するAの進路を避けなかったことによって発生したが、Aが、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。

b受審人は、名古屋港第1区において、同港第3区に向かって南下中、小型船及び汽艇等以外の船舶に該当するAが衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めた場合、停船して同船の北航路出航を待つなど、Aの進路を避けるべき注意義務があった。ところが、同人は、VHFの交信で双方の意思を確認しているので、いずれ同船が北航路の西側に寄って航過距離を確保するものと思い、Aの進路を避けなかった職務上の過失により、同船との衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ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。

a 受審人は、名古屋港第1区において、北航路を北上中、小型船に該当するBが自船の進路を避けず衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めた場合、速やかに行きあしを止めるなど、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。ところが、同人は、VHFの交信で双方の意思を確認しているのに、互いに右舷を対して無難に航過できるものと思い、衝突を避けるための協力動作をとらなかった職務上の過失により、同船との衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ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5年9月14日

横浜地方海難審判所

審判長 審判官 米 倉 毅

審判官 大 北 直 明

審判官 丸 田 稔