

令和5年広審第27号

裁 決

押船A被押はしけBモーターボートC衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A一等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 b

職 名 C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、理事官高木省吾出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人a1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5年6月8日02時19分半少し前

広島県能美島南方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 押船A

はしけB

総 ト ン 数 1 3 6 トン

全 長 1 6 . 0 0 メートル 7 2 . 0 0 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1 , 3 2 3 キロワット

船 種 船 名 モーターボート C

総 ト ン 数 8 . 5 トン

登 録 長 1 1 . 9 8 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1 8 7 キロワット

3 事実の経過

Aは、平成22年4月に進水した鋼製押船で、船体中央部に3層の甲板室を有し、その最上層に操舵室を配し、同室中央に操舵スタンドを、同スタンド左舷側に左からGPSプロッター、1号レーダー、2号レーダーを、同スタンド右舷側に機関コンソール、その前方に電子海図システム及び船首方を撮影する監視カメラをそれぞれ備え、船長a2及びa1受審人ほか4人が乗り組み、船首3.4メートル船尾4.3メートルの喫水をもって、無人で空倉のまま、船首1.8メートル船尾3.4メートルの喫水となった鋼製非自航はしけBの船尾凹部に、その船首部を嵌合し、全長76.5メートルの押船列（以下「A押船列」という。）を構成してその船首端から63メートル後方、右舷舷側から8メートル左方の操舵室上部にGPSアンテナを設置し、令和5年6月8日01時35分広島県呉港を発し、山口県徳山下松港に向かった。

a1受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示して単独の船橋当直に就き、GPSプロッター及び2マイルレンジとした1号レーダーをそれぞれ作動させ、操舵スタンド後方に立って操船に当たり、02

時 15 分半 オエノウラ出シ灯浮標東方沖合を南下しているとき、右舷船首 45 度約 1.5 海里に C の白、紅、緑 3 灯を初認した。

a 1 受審人は、能美島と広島県倉橋島の間を西行するために右転を開始し、02 時 17 分半 釣士田港 釣士田防波堤灯台（以下「釣士田灯台」という。）から 241 度（真方位、以下同じ。）1,640 メートルの地点で、針路を 253 度に定めて自動操舵とし、10.9 ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 1 受審人は、定針したとき、C が左舷船首 10 度 1,260 メートルとなり、その後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であったが、自船は能美島南岸のかき養殖施設に寄った針路で航行しており、相手船が自船より更に陸岸寄りを航行することはないので、左舷船首方に見えた相手船とは左舷対左舷で無難に航過するものと思い、C 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続航した。

a 1 受審人は、02 時 19 分少し過ぎ船首至近に C を認め、衝突の危険を感じて機関を中立運転、右舵一杯として汽笛を吹鳴したものの、及ばず、02 時 19 分半少し前 釣士田灯台から 244 度 1.20 海里の地点において、A 押船列は、船首が 270 度を向いたとき、原速力のまま、B の船首が、C の右舷中央部に前方から 36 度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力 1 の北東風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

自室で休息していた a 2 船長は、汽笛と機関の運転音の変化に気付いて直ちに昇橋し、衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、C は、船体中央やや後方に操舵室を設け、同室の前方及び後

方に船室を有し、操舵室前部左舷側に舵輪、舵輪後方に操縦席、同前方にGPSプロッター、磁気コンパス、機関遠隔操縦装置を、同右舷側にレーダーをそれぞれ備えたFRP製モーターボートで、b受審人が1人で乗り組み、商品の仕入れの目的で、船首0.2メートル船尾0.9メートルの喫水をもって、同日01時40分山口県柱島港を発し、呉港に向かった。

b受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示し、レーダー及びGPSプロッターを作動させて、操縦席に腰を掛けて操船に当たり、倉橋島の河川からの浮遊物を避けるために、できるだけ能美島に寄って航行することとし、02時05分僅か過ぎ釣士田灯台から237度4.05海里の地点で、オエノウラ出シ灯浮標の灯光と常ヶ石埼の間に向く針路を054度に定め、12.0ノットの速力で手動操舵により進行した。

b受審人は、02時16分釣士田灯台から241度1.85海里の地点に至ったとき、右舷船首5度1.2海里に、A押船列の白、白2灯を初認した。

b受審人は、02時17分半釣士田灯台から241.5度1.55海里の地点に達したとき、A押船列が右舷船首9度1,260メートルのところとなり、その後同押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であったが、自船は能美島南岸のかき養殖施設に寄った針路で航行しており、相手船が自船より更に陸岸寄りを航行することはないので、右舷船首方に見えた相手船とは右舷対右舷で無難に航過するものと思い、A押船列に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

b受審人は、A押船列の進路を避けないで続航し、02時19分少し過ぎ右舷船首至近にA押船列を認めたものの、どうすることもでき

ず、Cは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Bは、球状船首に修理を要しない擦過傷を生じ、Cは、右舷中央部外板に破口を伴う凹損を生じ、のち廃船処理された。

（航法の適用）

本件は、夜間、海上交通安全法が適用される能美島南方沖合において、西行中のA押船列と北上中のCとが衝突したもので、同法には本件に適用される航法規定がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

A押船列及びCは、いずれも所定の灯火を表示し、互いに他の船舶の視野の内にある航行中の動力船であり、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近したもので、両船ともに衝突を避けるために必要な動作をとる時間的、距離的余裕があったものと認められることから、本件は、海上衝突予防法第15条の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、夜間、能美島南方沖合において、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した際、北上するCが、動静監視不十分で、前路を左方に横切るA押船列の進路を避けなかったことによって発生したが、西行するA押船列が、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。

b受審人は、夜間、能美島南方沖合において、呉港に向けて北上中、右舷船首方にA押船列を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同押船列に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。

しかし、同人は、右舷船首方に見えた相手船とは右舷対右舷で無難に航過するものと思い、A押船列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、同押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している状況に気付かず、A押船列の進路を避けずに進行して同押船列との衝突を招き、B、C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小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

a 1受審人は、夜間、能美島南方沖合において、徳山下松港に向けて西行中、左舷船首方にCを認めた場合、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。しかし、同人は、左舷船首方に見えた相手船とは左舷対左舷で無難に航過するものと思い、C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している状況に気付かず、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとることなく進行して、Cとの衝突を招き、B、C両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のa 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6年3月26日

広島地方海難審判所

審判官 岩 崎 欣 吾