

令和 6 年横審第 2 3 号

裁 決

押船 A 被押起重機船 B 作業船 C 衝突事件

受 審 人 a

職 名 A 船長

操縦免許 小型船舶操縦士

補 佐 人 1 人

受 審 人 c

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 a を戒告する。

受審人 c を戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和 5 年 6 月 1 9 日 0 8 時 2 7 分

静岡県御前崎港

2 船舶の要目

船 種 船 名	押船 A	起重機船 B
総 ト ン 数	1 9 トン	
全 長		5 6 . 0 0 メートル
登 録 長	1 1 . 9 4 メートル	
機関の種類	ディーゼル機関	
出 力	1 , 1 7 6 キロワット	
船 種 船 名	作業船 C	
登 録 長	7 . 8 0 メートル	
機関の種類	ディーゼル機関	
出 力	1 4 0 キロワット	

3 事実の経過

Aは、船体中央やや船首寄りのやぐら上に操舵室を配した鋼製押船で、同室中央やや左舷寄りに舵輪、その左舷側にGPSプロッター、同右舷側に機関コンソールをそれぞれ配置し、a受審人が1人で乗り組み、船首1.5メートル船尾3.0メートルの喫水をもって、ジブクレーン及びバウスラスターを備え、作業員4人を乗せて資材等約30トンを載せ、船首2.0メートル船尾3.0メートルの喫水となった非自航式起重機船Bの船尾凹部に船首を嵌合して全長約58メートルのA押船列を構成し、御前崎港の西ふ頭の改良工事で、令和5年6月19日08時20分同ふ頭北部の岸壁（以下「西北部岸壁」という。）を発し、西ふ頭1号岸壁東端の工事現場（以下「東端工事現場」という。）に向かった。

ところで、a受審人は、前示工事に約2か月前から従事しており、作業を始める前には、毎朝、各人の体調等を確認したのち、全員で集まって打ち合わせを行い、それぞれがイヤホンとマイクを備えた小型のトランシーバーを装着して互いに通話状況を確認し、以後のC及び

Bの作業員との連絡に使用していた。

また、a受審人は、Cの援助を受けて西北部岸壁からA押船列を離岸させた経験が数十回あり、東端工事現場に向かう際には、いつもCの援助を受けて離岸操船を行い、離岸を終えると同船が、A押船列の前方に出て、航行の先導をすることを承知していた。

a受審人は、後進しながら離岸操船を行い、08時21分バウスラストーを使用しながらCの援助を受けて左回頭を始め、08時25分半少し過ぎ援助を終えた同船が右舷方を後進して離れていく状況を認めて左回頭を終え、08時26分少し前御前崎港西防波堤東灯台（以下「御前崎西東灯台」という。）から250度（真方位、以下同じ。）1,350メートルの地点で、船首が091度を向いたとき、Cが右舷正横30メートルのところとなり、その後同船が先航する状況であれば互いに東端工事現場に向かって無難に航行することができる態勢であったが、操縦性能が良いCが、A押船列の前方に出るまでに接近することがあっても、いつものように避けてくれるものと思い、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、前進して針路を091度に定め、緩やかに増速しながら手動操舵によって進行したところ、同船の前路に向かう態勢となり、Cに対して衝突の危険を生じさせた。

こうして、a受審人は、08時27分僅か前右舷船首至近に迫ったCを認め、機関を全速力後進にかけたものの、効なく、08時27分御前崎西東灯台から248度1,220メートルの地点において、A押船列は、原針路のまま、4.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）となったとき、Bの右舷船首部がCの左舷船尾部に、後方から10度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北風が吹き、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、Cは、船体中央船尾寄りに操舵室を配した鋼製交通船兼引船で、同室中央やや右舷寄りに舵輪、その右舷側に機関遠隔操縦レバーを備え、c受審人が1人で乗り組み、前示の改良工事の目的で、船首0.8メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、同日08時00分西ふ頭5号岸壁を発し、西北部岸壁に向かった。

ところで、c受審人は、Cを操船して離岸の援助を行った経験が約6年間あり、ふだん、A押船列が離岸する際、回頭の援助を行ったのち、東端工事現場に至るまでの間、同押船列の前方に出て、他船の有無等を確認するなどしてA押船列を先導していた。

c受審人は、西北部岸壁付近に到着後、A押船列に係留して待機し、08時20分同押船列から離れ、A押船列の右舷船首部を船首で押して左回頭の援助を行ったのちに後進を始め、同押船列と距離を設けたことを認め、A押船列と共に東端工事現場に向かうまでの間、同押船列の前方に出て先導することとし、後進を終えて態勢を整えた。

08時26分少し前c受審人は、御前崎西東灯台から249度1,360メートルの地点で、船首が081度を向いたとき、A押船列が左舷船首80度30メートルのところとなり、その後Cが先航する状況であれば互いに東端工事現場に向かって無難に航行することができる態勢であったが、同押船列が増速するまでに時間がかかり、互いの位置関係からこのまま前進すれば、いつもと同じようにA押船列の前方に位置することができるものと思い、同押船列に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、前進して針路を081度に定め、4.0ノットの速力で、手動操舵によって進行したところ、A押船列の前路に向かう態勢となり、同押船列に対して衝突の危険を生じさせた。

こうして、c 受審人は、08 時 27 分僅か前至近に迫った A 押船列を認め、機関の回転数を上げて右舵をとったものの、効なく、C は、原針路及び原速力で、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、A 押船列は B の右舷船首部の防舷材に擦過傷を生じ、C は転覆して機関に濡損等を生じたが、のちに修理された。

（航法の適用）

本件は、港則法が適用される御前崎港において、東端工事現場に向かって共に航行中の A 押船列と C とが衝突したもので、適用される航法について検討する。

本件は、衝突地点が御前崎港の西北部岸壁から 210 メートルの地点であるものの、A 押船列及び C 両船にとって見通しの悪い状況ではなく、出会い頭の状況で衝突したものではないと認められることから、港則法第 17 条の適用がない。

また、C が、総トン数 20 トン未満の汽船であって汽艇等に該当し、A 押船列が、総トン数 19 トンの A と長さ 56 メートルの B とが嵌合しているものの、必要な検査を受検していないので一体型プッシャーバージではなく、その外見だけで汽艇等に該当するかどうかを識別できる状況であったとは認められないことから、港則法第 18 条を適用するのは相当でない。

その他、港則法には、本件に適用されるほかの航法規定がないので、本件には、一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）が適用されることとなる。

A 押船列及び C は、互いに他の船舶の視野の内にあり、両船の相対位置関係のみを見ると、互いに進路を横切る態勢で接近して衝突に至ったことから、予防法第 15 条の横切り船の航法の適用が考えられるが、両

船が衝突の約 1 分前にほぼ同時に定針して航行を始め、このとき以降、衝突の危険が生じたもので、予防法の定型的な航法規定を適用する通常の運航方法をもって避航動作をとる十分な時間的、距離的余裕があったとは認められないことから、本件に同条を適用するのは相当でない。

その他、予防法には、本件に適用すべき定型的な航法規定がないことから、本件は、予防法第 38 条及び第 39 条を適用して船員の常務により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、御前崎港において、航行中の A 押船列が、動静監視不十分で、C の前路に向けて近距離のところで定針して増速し、衝突の危険を生じさせたことと、C が、動静監視不十分で、A 押船列の前路に向けて近距離のところで定針し、衝突の危険を生じさせたこととによって発生したものである。

a 受審人は、御前崎港において、回頭を終えて東端工事現場に向けて航行する際、C が右舷方を後進しながら離れていく状況を認めてから前進して定針する場合、同船が A 押船列の前方に出る態勢であることを承知していたのだから、衝突のおそれの有無を判断できるよう、C に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、操縦性能が良い同船が、同押船列の前方に出るまでに接近することがあっても、いつものように避けてくれるものと思い、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、同船の前路に向けて近距離のところで定針し、C に対して衝突の危険を生じさせて接近する状況に気付かずに進行して衝突を招き、B 及び C 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。

c 受審人は、御前崎港において、回頭を終えて工事現場に向けて航行する際、A押船列と距離を設けたことを認めてから前進して定針する場合、同押船列の前方に出ようとしていたのだから、衝突のおそれの有無を判断できるよう、A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。ところが、同人は、同押船列が増速するまでに時間がかかり、互いの位置関係からこのまま前進すれば、いつもと同じようにA押船列の前方に位置することができると思い、同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、A押船列の前路に向けて近距離のところで定針し、同押船列に対して衝突の危険を生じさせて接近する状況に気付かずに進行して衝突を招き、B及びC両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のc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7年2月20日

横浜地方海難審判所

審判長 審判官 米 倉 毅

審判官 浅 野 活 人

審判官 丸 田 稔