

令和6年広審第21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）

受 審 人 b

職 名 B船長

操縦免許 小型船舶操縦士

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官江頭英夫出席のうえ審理し、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 of 年月日時刻及び場所

令和5年9月12日22時31分僅か過ぎ

瀬戸内海備讃瀬戸東航路

2 船舶の要目

船 種 船 名	貨物船A	引船B
総 ト ン 数	4 9 8 トン	1 9 トン
全 長	6 4 . 7 6 4 メートル	1 7 . 2 5 メートル
機 関 の 種 類	ディーゼル機関	ディーゼル機関
出 力	7 3 5 キロワット	9 1 9 キロワット
船 種 船 名	はしけC	はしけD
全 長	4 5 . 0 0 メートル	3 7 . 0 0 メートル

3 事実の経過

Aは、船橋前部中央に操舵スタンド、同スタンドにジャイロコンパス、自動操舵装置及び舵輪、その右舷側にGPSプロッター及び機関遠隔操縦装置、左舷側にレーダー2台をそれぞれ装備した船尾船橋型の鋼製貨物船で、a受審人ほか4人が乗り組み、空倉のまま、船首1.5メートル船尾3.3メートルの喫水をもって、令和5年9月12日10時25分大分港を発し、阪神港に向かった。

a受審人は、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、19時30分岡山県六島南方沖合で、一等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き、レーダー2台及びGPSプロッターを作動させ、操舵スタンド後方に立って操船に当たり、備讃瀬戸南航路を経て備讃瀬戸東航路に入航し、22時24分半僅か過ぎ男木島灯台から251度（真方位、以下同じ。）2.35海里の地点で、針路を066度に定め、機関を全速力前進にかけて12.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により進行した。

a受審人は、22時25分右舷前方に、Bと同船にえい航される非自航鋼製はしけC及びDとで構成される引船列（以下「B引船列」という。）の黄、白、白、白4灯を初認した後、同引船列が自船より遅い同航船で左舷側を追い越すと判断したものの、航路において他の船

船を追い越そうとするときの信号を行わずに続航した。

a 受審人は、22時27分男木島灯台から252度1.82海里的地点に達したとき、B引船列が右舷船首4度950メートルのところとなり、その後同引船列を追い越し、衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、依然として、初認時の灯火の見え具合から、B引船列の左舷側を無難に追い越せるものと思い、同引船列との接近状況を確認するなど、B引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。

a 受審人は、B引船列を確実に追い越し、かつ、同引船列から十分に遠ざかるまでその進路を避けないで進行し、22時31分船首至近にDを認め、右舵一杯としたものの、及ばず、22時31分僅か過ぎ男木島灯台から258度1.02海里的の地点において、Aは、船首が076度を向いたとき、原速力のまま、その左舷船首部がDの右舷船尾部に、後方から21度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の南西風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、船体前部に操舵室を配し、同室中央に操舵スタンド、同スタンドにジャイロコンパス、自動操舵装置及び舵輪、その右舷側に機関遠隔操縦装置、左舷側にレーダー及びGPSプロッターをそれぞれ備えた鋼製引船で、b 受審人ほか1人が乗り組み、船首1.0メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、作業員1人を乗せて空倉のまま、船首0.8メートル船尾1.1メートルの喫水となった長さ45メートル幅10メートルのCを、その後方に作業員1人を乗せて空倉のまま、船首0.7メートル船尾1.0メートルの喫水となった長さ37メートル幅9メートルのDを縦列でえい航し、Bの船尾からDの後端までの距離が約165メートルのB引船列を構成し、同日19

時 3 0 分香川県坂出港を発し、阪神港に向かった。

b 受審人は、B に船舶その他の物件を引いている航行中の動力船を示す法定灯火を、C 及び D に他の動力船に引かれている航行中の船舶その他の物件を示す法定灯火をそれぞれ表示し、出港操船に引き続いて単独の船橋当直に就き、レーダー及び G P S プロッターを作動させ、操舵スタンド後方に立って操船に当たり、坂出港北方沖合を東行した後、2 2 時 1 3 分半男木島灯台から 2 4 6 度 2 . 3 6 海里の地点で、針路を 0 5 5 度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分 4 0 0 にかけて 4 . 5 ノットの速力で進行した。

b 受審人は、2 2 時 1 9 分左舷後方 1 . 5 海里のところに、A のレーダー映像を初めて探知し、同船の白、白、緑 3 灯を視認して A が自船引船列よりも速い同航船であることを確認した後、備讃瀬戸東航路に入航し、2 2 時 2 7 分男木島灯台から 2 5 3 度 1 . 3 6 海里の地点に達したとき、A が左舷船尾 1 5 度 9 5 0 メートルのところとなり、その後同船が自船引船列を追い越し、衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、後方から追い越す船舶が自船引船列を避けるものと思い、A との接近状況を確認するなど、同船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、警告信号を行わず、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なく続航し、B 引船列は、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、A は、左舷船首部外板に擦過傷を、D は、右舷船尾部外板に擦過傷等をそれぞれ生じたが、後いずれも修理された。

(航法の適用)

本件は、夜間、海上交通安全法が適用される備讃瀬戸東航路において、

ともに法定灯火を表示して東行するAと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る。

本件時、両船は互いに視野の内にあり、AがB引船列の正横後22度30分を超える後方の位置から、同引船列を追い越す態勢で接近して衝突に至ったもので、両船の付近には、航行の支障となる障害物や他船は存在せず、Aが避航義務を、B引船列が針路、速力の保持、警告信号及び協力動作履行の各義務を果たすのに十分な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、海上衝突予防法第13条の追越し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、備讃瀬戸東航路において、東行中のB引船列を追い越すAが、動静監視不十分で、B引船列を確実に追い越し、かつ、同引船列から十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、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、夜間、備讃瀬戸東航路において、阪神港に向けて東行中、右舷前方にB引船列を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同引船列との接近状況を確認するなど、B引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。しかるに、同人は、初認時の灯火の見え具合から、同引船列の左舷側を無難に追い越せるものと思い、B引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、自船が同引船列を追い越し、衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、B引船列を確実に追い越し、かつ、同引船列から十分に遠ざかるまでその進路を避けないで進行して衝突を招き、A及びD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 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、夜間、備讃瀬戸東航路において、阪神港に向けて東行中、左舷後方に A を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船との接近状況を確認するなど、A 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、後方から追い越す船舶が自船引船列を避けるものと思い、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、同船が自船引船列を追い越し、衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、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衝突を招き、A 及び D 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 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 1 月 9 日

広島地方海難審判所

審判官 永 本 和 寿