

令和7年横審第6号

裁 決

押船A1 被押土運船A2 作業台船B 衝突事件

受 審 人 a

職 名 A1 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、理事官小林努出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和5年11月14日08時10分

神奈川県横須賀港第5区

2 船舶の要目

船種 船名 押船A1

土運船A2

総トン数 19トン

全 長 18.00メートル

58.50メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,682キロワット

船種 船名 作業台船B

全長 144.0メートル

3 事実の経過

(1) A1の構造及び設備等

A1は、船体中央やや船首寄りのやぐらの上に操舵室を配した、2機2軸を装備する鋼製押船で、同室中央に両舷の機関遠隔操縦レバー並びにレーダー及びGPSプロッターの情報を分割表示するモニター、その左舷側に機関モニター及び延長コードが付いた舵を操作するリモートコントローラーをそれぞれ備えていた。

(2) Bの構造及び設備等

Bは、平成27年に建造され、土砂を海底に投棄する際に用いる汚濁防止枠を備えた非自航式の鋼製作業台船で、船首に居住区、船尾に土砂を積載した土運船を船内に出入させる際、海面下へ水平に倒すゲート（以下「船尾ゲート」という。）をそれぞれ備え、汚濁防止枠を海底まで降ろし、5か所のバラストタンクに注水することによって喫水を深くした状態で土運船から土砂を投棄することにより、水深30メートルまで水質汚濁を防止することが可能なものであった。

(3) 本件発生に至る経緯

A1は、a受審人ほか2人が乗り組み、船首1.4メートル船尾2.4メートルの喫水をもって、その船首を、無人で、土砂1,000立方メートルを積載し、船首尾3.2メートルの等喫水となった非自航式で全開式の鋼製土運船A2の船尾凹部に、長さ約15メートル直径55ミリメートルの合成繊維製ロープを先端に付けた直径34ミリメートルのワイヤーで係止した状態で押し、全長74.5メートルの押船列（以下「A押船列」という。）を構成し、

令和5年11月14日07時00分千葉県木更津港の富津船だまりの物揚場（以下「富津物揚場」という。）を発し、浚渫土砂廃棄しゅんせつの目的で、横須賀港第5区に向かった。

ところで、a受審人は、同月10日浚渫した土砂を積載したA2を、富津物揚場に、船首を東方に向け、その船首から直径42ミリメートル長さ6節の錨鎖に連結された重さ1.44トンのストックレスアンカー（以下「A2錨」という。）を水深4メートルの海中に投じ、ホースパイプから錨鎖約5メートルを延出し、A2錨の先端まで水没部分が約9メートルとなった状態で左舷着けさせていた。

発航に先立ち、a受審人は、A2錨を収容しないままB船内に入ると、A2錨がBの船尾ゲートに衝突するおそれがあったが、出港準備を乗組員がすでに行っていたので、A2錨の揚錨を終えていると思い、錨の収容状況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。

こうして高橋受審人は、A2錨を収容しないまま東京湾を横断し、08時09分僅か過ぎ横須賀港走水防波堤灯台（以下「走水防波堤灯台」という。）から331度（真方位、以下同じ。）1.2海里の地点で、針路を173度に定め、折からの潮流によって左方へ1度圧流され、4.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によってBに向かって進行し、08時10分走水防波堤灯台から330度1.1海里の地点において、A押船列は、原針路及び原速力のまま、そのA2錨がBの船尾ゲート中央部に、後方から1度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好で、付近海域には南東方に向かう微弱な潮流があった。

また、Bは、作業員8人が乗船し、船首尾23.2メートルの等喫水をもって、走水防波堤灯台から328度1.0海里の地点で、船尾ゲートを水面下8.5メートルの深さまで倒し、船体の四方に錨の付いた長さ18節の錨鎖を15節ないし16節延出させて船体を固定し、船首を172度に向け、A押船列を船内に入れる準備をしていたところ、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、A押船列はA2錨に修理を要しない擦過傷を、Bは船尾ゲート中央部手摺に折損及び船尾ゲート昇降階段に曲損等をそれぞれ生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、木更津港を横須賀港第5区に向けて発航する際、錨の収容状況の確認が不十分で、A2錨を収容しないまま、Bに向かっ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、木更津港を横須賀港第5区に向けて発航する場合、A2錨を収容しないままB船内に入ると、A2錨がBの船尾ゲートと衝突するおそれがあったのだから、錨の収容状況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、出港準備を乗組員がすでに行っていたので、A2錨の揚錨を終えていると思い、錨の収容状況の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、A2錨を収容しないまま、Bに向かって進行する状況に気付かず、Bとの衝突を招き、A押船列及び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。

よって主文のとおり裁決する。

令和8年1月13日

横浜地方海難審判所

審判官 上 羽 直 樹