令和７年横審第３３号

裁　　決

旅客船Ａ押船Ｂ１被押土運船Ｂ２衝突事件

受　　審　　人　　a

職　　名　Ａ船長

操縦免許　小型船舶操縦士

受　　審　　人　　b

職　　名　Ｂ１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、理事官畑中充出席のうえ審理し、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。

受審人ｂ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６年１２月１２日１７時４６分

京浜港東京第２区隅田川派川

２　船舶の要目

船 種 船 名　旅客船Ａ

総 ト ン 数　１９トン

全　　長　１９．９０メートル

機関の種類　ディーゼル機関

出　　力　１８０キロワット

船 種 船 名	押船Ｂ１	土運船Ｂ２
全　　長	１０．８０メートル	３０．００メートル
機関の種類	ディーゼル機関	
出　　力	１８０キロワット	

３　事実の経過

Ａは、船体中央に客室、船尾部に操舵室を配し、同室前部左舷側に舵輪、その右方に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えた、旅客定員７０人の屋形船型ＦＲＰ製旅客船で、ａ受審人ほか４人が乗り組み、旅客４０人を乗せ、遊覧の目的で、船首０．３メートル船尾１．２メートルの喫水をもって、令和６年１２月１２日１７時１５分東京都墨田区吾妻橋の隅田川左岸の乗り場を発し、京浜港東京第２区のお台場海浜公園前面の海域に向かった。

ところで、隅田川は、中央区新川と江東区永代間に架かる永代橋の下流で本流と東側の支流である隅田川派川に分岐し、同川の下流で更に東側から豊洲運河、晴海運河及び朝潮運河に分岐しており、隅田川派川には、隅田川との分岐点の約６００メートル下流に相生橋が、晴海運河には、同橋の約９００メートル下流に春海橋が、同橋の約３０メートル下流に旧晴海鉄道橋がそれぞれ架かっていた。

また、隅田川派川の可航幅は、隅田川との分岐点から相生橋までの間が約１３０メートルで、相生橋下流の河川区域境界付近は約４００メートルであった。

そして、旧晴海鉄道橋の中央付近の橋梁下が幅約６０メートルの可

航水域（以下、可航水域の中央から西側の水域を「西側水域」、同中央から東側の水域を「東側水域」という。）となっていたが、本件当時、旧晴海鉄道橋の遊歩道化工事が行われており、西側水域の橋梁下に作業用の吊り足場が設置されていたため、同水域において、船舶の水面上高さが制限されている状況であった。

ａ受審人は、操舵室の天井に設けられた開口部から顔を出して操縦に当たり、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、隅田川派川に入航したのち、１７時４２分半僅か前江東区永代所在の三等三角点二ノ橋（以下「二ノ橋三角点」という。）から１８６度（真方位、以下同じ。）４９０メートルの地点で、針路を１７２度に定め、５．５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、１７時４５分少し前二ノ橋三角点から１７９．５度９００メートルの地点に至り、船舶の水面上高さ制限によって西側水域を通航できないことを承知していたので、東側水域に向け、針路を１６５度に転じて続航した。

針路を転じたとき、ａ受審人は、正船首２００メートルのところに、Ｂ１がその船首をＢ２の船尾に連結した押船列（以下「Ｂ押船列」という。）の白１灯及び赤色の点滅ＬＥＤ灯（以下「赤色点滅灯」という。）２個を視認でき、Ｂ押船列がほとんど移動しないことから漂泊していることが分かり、その後Ｂ押船列に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、春海橋付近で行われている工事の状況が気になり、同橋を注視することに気を奪われ、見張りを十分に行わなかったので、このことに気付かなかった。

こうして、ａ受審人は、Ｂ押船列を避けることなく進行し、１７時４６分僅か前船首至近に同押船列を認め、機関を全速力後進にかけて右舵一杯としたものの、及ばず、１７時４６分二ノ橋三角点から

１７７度１，０９０メートルの地点において、Ａは、船首が１７５度を向いたとき、原速力のまま、その左舷船首部がＢ２の左舷船首部に前方から５度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力２の北西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好で、日没時刻は１６時２８分、常用薄明の終わりは１６時５７分であった。

また、Ｂ１は、船体中央に操縦区画を配し、汽笛を備えた鋼製押船で、ｂ受審人ほか１人が乗り組み、船首０．４メートル船尾１．２　メートルの喫水をもって、空船で、船首尾０．５メートルの等喫水となった箱型非自航式鋼製土運船Ｂ２の船尾に４本の係留索で船首を連結して全長約４０メートルのＢ押船列を構成し、同日１６時００分京浜港東京第３区の係留地を発し、江東区東陽二丁目地先の作業現場に向かった。

ところで、Ｂ１の操縦区画前方のマストには、白色全周灯、両色灯及び作業灯が備えられていたものの、両色灯及び作業灯は、Ｂ２の上甲板の水面上高さより低く、Ｂ押船列を構成すると、正面から見えない位置に設置されていた。

ｂ受審人は、白色全周灯及び両色灯を表示したほか、作業灯を点灯し、Ｂ２に他の動力船に押されている航行中の船舶であることを示す法定灯火を表示せず、Ｂ２の船首両端に設置された赤色点滅灯各１個をそれぞれ点灯して、甲板員を同船の船首で見張りに就け、自らはＢ２の船尾中央部に立ち、遠隔操舵及び機関遠隔操縦両装置を組み込んだコントローラーによって操縦に当たり、晴海運河を北上した。

ｂ受審人は、１７時１０分衝突地点付近に至り、作業現場到着時刻を調整するため、船首を北方に向けて漂泊を開始した。

ｂ受審人は、１７時３９分頃左舷前方１，２００メートルのところ

にＡの明かりを初認し、後方に存在する旧豊洲貯木場に接近しないよう気にしながら機関を適宜使用して漂泊を続けていたところ、１７時４５分少し前衝突地点で、船首が０００度を向いていたとき、同船が左舷船首１５度２００メートルのところとなり、その後、Ａが自船に向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近するのを認めたが、航行中のＡが漂泊中の自船を避けるものと思い、警告信号を行わず、更に接近しても、機関を使用して移動するなど、衝突を避けるための措置をとらなかった。

こうして、ｂ受審人は、１７時４６分少し前左舷船首至近にＡが迫り、機関を全速力後進としたものの、及ばず、Ｂ押船列は、船首が０００度を向いたまま、僅かな後進行きあしとなったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Ａは、左舷船首部外板に凹損等を生じたが、のち修理され、Ｂ押船列は、Ｂ２の左舷船首部外板に擦過傷を生じ、Ａの調理担当の乗組員１人が、衝突の衝撃で鍋に入っていた高温の油を浴び、両側大腿部に熱傷を負った。

（航法の適用）

本件は、夜間、港則法が適用される京浜港東京第２区の隅田川派川において、南下中のＡと、漂泊中のＢ押船列とが衝突したものであることから、港則法の適用について検討する。

港則法第８条に、「汽艇等及びいかだは、港内においては、みだりにこれを係船浮標若しくは他の船舶に係留し、又は他の船舶の交通の妨げとなるおそれのある場所に停泊させ、若しくは停留させてはならない。」、同法第１０条に、「港内における船舶の停泊及び停留を禁止する場所又は停泊の方法について必要な事項は、国土交通省令でこれを定

める。」、港則法施行規則第６条に、「船舶は、港内においては、次に掲げる場所にみだりにびょう泊又は停留してはならない。１　ふ頭、桟橋、岸壁、係船浮標及びドックの付近　２　河川、運河その他狭い水路及び船だまりの入口付近」とそれぞれ規定されている。

隅田川派川は、港則法施行規則第６条に規定する場所と考えられるが、Ｂ押船列は、豊洲運河、晴海運河及び朝潮運河に分岐する可航幅が約４００メートルとなる水域で漂泊したもので、周囲には十分な可航水域があり、Ａの航行を妨げるような状態で漂泊したとは認められないことから、同法第８条、第１０条及び港則法施行規則第６条の適用はない。

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

隅田川派川は、狭い水道等にあたることから予防法第９条の適用が考えられるが、衝突地点が、豊洲運河、晴海運河及び朝潮運河との合流部付近であったこと、及び旧晴海鉄道橋の遊歩道化工事の影響で西側水域の通航が制限されていたことにより、Ａが右側端に寄って航行することが、安全であり、かつ、実行に適する状況であったとは認められないことから、同条は適用されない。

したがって、予防法に両船の関係を律する航法規定がないので、同法第３８条及び第３９条の船員の常務によって律するのが相当である。

なお、Ｂ２が、他の動力船に押されている航行中の船舶であることを示す法定灯火を表示していなかったことは、海難防止の観点から是正されるべき事項である。

（原因及び受審人の行為）

本件衝突は、夜間、京浜港東京第２区隅田川派川において、航行中の

Ａが、見張り不十分で、前路で漂泊中のＢ押船列を避けなかったことによって発生したが、Ｂ押船列が、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置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、京浜港東京第２区隅田川派川において、晴海運河に向けて航行する場合、前路の他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、春海橋付近で行われている工事の状況が気になり、同橋を注視することに気を奪われ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、前路で漂泊中のＢ押船列に気付かず、同船を避けないまま進行して衝突を招き、Ａ、Ｂ２両船にそれぞれ損傷を生じさせ、Ａの乗組員１人を負傷させるに至った。

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。

ｂ受審人は、京浜港東京第２区隅田川派川において、作業現場到着時刻を調整するため漂泊中、Ａが自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近するのを認めた場合、機関を使用して移動するなど、衝突を避けるための措置をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、航行中のＡが漂泊中の自船を避けるものと思い、衝突を避けるための措置をとらなかった職務上の過失により、漂泊を続けて衝突を招き、Ａ、Ｂ２両船にそれぞれ損傷を生じさせ、Ａの乗組員１人を負傷させるに至った。

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８年９月３日

横浜地方海難審判所

審 判 官　　福　　島　　正　　人