

平成28年海審第5号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

補 佐 人 8人

受 審 人 b 1

職 名 B一等航海士

海技免許 五級海技士（航海）

補 佐 人 4人

本件について、海難審判所は、理事官浅野真司出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の四級海技士（航海）の業務を2箇月停止する。

受審人 b 1 の五級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

平成28年7月15日11時43分

播磨灘北東部

## 2 船舶の要目

|         |     |                |                |
|---------|-----|----------------|----------------|
| 船 種     | 船 名 | 貨物船A           | 貨物船B           |
| 総 ト ン 数 |     | 4 9 9 トン       | 4 9 9 トン       |
| 全       | 長   | 7 5 . 4 8 メートル | 5 6 . 1 6 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   | 1, 4 7 1 キロワット | 5 8 8 キロワット    |

## 3 事実の経過

### (1) Aの設備等

Aは、平成20年9月に進水し、バウスラスト及びシリングラダーを装備した1軸固定ピッチプロペラの船尾船橋型貨物船で、操舵室には、前部中央に自動操舵装置を組み込んだ操舵スタンド、その右舷側にサテライトコンパス、主機遠隔操縦装置及びバウスラスト操作盤、左舷側にGPSプロッター及びレーダー2台、左舷後部に作業台、右舷後部に海図台がそれぞれ備えられていた。

操舵スタンドには、上面中央にレピータコンパス、同前部に左舷側から順に自動、手動、遠隔及びレバーの各表示がある作動切替スイッチ、過負荷及び無電源の各表示がある警報表示灯、入及び切の各表示がある電源スイッチがそれぞれ設けられていて、作動切替スイッチと電源スイッチは共に黒色及び同じ形状のレバーで、自動操舵装置への電源供給が断たれた場合には警報を発するが、電源スイッチを切とした場合には警報を発することはなかった。

操縦性能は、海上公試運転成績表（船体部）によると、機関を回転数毎分270（以下、回転数については毎分のものを示す。）にかけて13.78ノットの速力で航走中、舵角35度をとったときの旋回径が、右旋回では291メートル、左旋回では269メートル、90度回頭するのに、右旋回では45秒、左旋回では44秒を

要し、全速力後進を発令して船体が停止するまでの所要時間が2分27秒で、最短停止距離が659メートルであった。

(2) Bの設備等

Bは、平成元年3月に進水し、フラップラダーを装備した1軸固定ピッチプロペラの船尾船橋型貨物船で、船首甲板にジブクレーンを備え、操舵室には、前部中央に自動操舵装置を組み込んだ操舵スタンド、その右舷側に主機遠隔操縦装置、左舷側にレーダー2台、操舵スタンド前方右舷側にサテライトコンパス及びGPSプロッター、後部壁に汽笛のスイッチがそれぞれ備えられていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか4人が乗り組み、空倉でバラストタンクに海水800トンを張り、船首2.4メートル船尾3.4メートルの喫水をもって、平成28年7月15日11時05分兵庫県東播磨港を発し、愛媛県新居浜港に向かった。

a受審人は、平素、船橋当直を11時から15時まで及び23時から03時までを二等航海士が、03時から07時まで及び15時から19時までを一等航海士が、07時から11時及び19時から23時までを自らがそれぞれ単独で入直する4時間交替の3直制としていたところ、出航後、機関長を除く乗組員に船倉内の掃除を行わせていたことから、引き続き単独で船橋当直に就いた。

a受審人は、レーダー1台を4海里レンジのノースアップ、中心を2海里後方に移したオフセンター表示とし、兵庫県上島北方沖合に設置された多数の漁具の標識を左舷方に見て航過し、11時31分鞍掛島灯台から074度（真方位、以下同じ。）3.28海里的の地点で、針路を備讃瀬戸東航路の東口に向く225度に定めて自動操舵とし、機関を回転数235にかけ、折からの潮流によって左方

に4度圧流され、12.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

定針後、a受審人は、レーダー及び目視で周囲を確認したところ、3海里ないし4海里南方を東西方向に航行する数隻の船舶のほか、他船を見掛けなかったもので、短時間であれば支障ないものと考え、左舷後部の作業台に移動し、船尾方を向いて荷役関係書類等の作成を始めた。

11時39分半a受審人は、鞍掛島灯台から100度2.08海里の地点に達したとき、右舷船首25度1.08海里のところにBを視認することができ、その後同船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となったが、荷役関係書類等を作成することに気をとられ、見張りを十分に行わなかったもので、このことに気付かず、大きく右転するなど、Bの進路を避けることなく続航した。

a受審人は、11時42分半少し過ぎ、しばらく前方から目を離していたことに気付いて船首方に視線を向けたところ、右舷船首方至近にBを初めて認め、急ぎ操舵スタンドに戻り、手動操舵に切り替えるつもりで電源スイッチを操作して切の状態とし、そのことに気付かないまま舵輪を左に回し、機関中立の操作をしたものの、効なく、11時43分鞍掛島灯台から120度1.81海里の地点において、Aは、原針路及びほぼ原速力で、その船首がBの左舷後部に後方から75度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力3の西北西風が吹き、視界は良好で、潮候は下げ潮の末期に当たり、付近海域には東南東方に向かう弱い潮流があった。

また、Bは、船長b2及びb1受審人ほか1人が乗り組み、砕石

約1,300トンを載せ、船首3.7メートル船尾4.8メートルの喫水をもって、同日09時30分兵庫県赤穂港を発し、阪神港大阪区に向かった。

b2船長は、一等機関士を乗り組ませていたものの、船員法で定める雇入契約の変更などの手続をとらないまま機関長を休暇で下船させ、船橋当直を自身及びb1受審人がそれぞれ単独で入直する約3時間交替の2直制とし、出港操船の後、09時45分頃b1受審人と船橋当直を交替して降橋した。

b1受審人は、単独の船橋当直に就いた後、レーダーを休止状態として播磨灘を東行し、兵庫県家島北西方沖合で自動操舵とし、11時32分僅か過ぎ鞍掛島灯台から193.5度830メートルの地点で、自動操舵のまま針路を明石海峡航路の西口に向く105度に定め、機関を全速力前進の回転数325にかけ、折からの潮流に乗じて9.5ノットの速力で進行した。

定針したとき、b1受審人は、左舷船首方約3海里のところにAを初認し、同船が四国方面に向けて南下する貨物船であることを知り、レーダーの左方に置かれた椅子に腰を掛け、Aの動静を監視しながら続航した。

11時39分半b1受審人は、鞍掛島灯台から126度1.27海里の地点に達したとき、Aが左舷船首35度1.08海里のところとなったので、操舵スタンドに移動して手動操舵に切り替え、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、自船の進路を避ける様子がないまま接近するのを認めたが、左舷方から接近するAがいずれ自船の進路を避けるものと思い、警告信号を行わず、間近に接近しても、直ちに大幅に針路を転じるなど、衝突を避けるための協力動作をとることなく、同じ針路及び速力で進行した。

1 1時42分半少し前b 1受審人は、Aが左舷船首方至近に迫って衝突の危険を感じ、汽笛による短音を5回以上吹鳴し、機関を微速力前進の回転数150に下げて右舵一杯としたものの、及ばず、船首が150度を向き、8.5ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

b 2船長は、甲板上で作業に当たっていたところ、衝突を知って昇橋し、b 1受審人に直ちに退船するよう指示して降橋した。

衝突の結果、Aは、球状船首を圧壊したが、後に修理され、Bは、左舷後部外板に破口を生じて転覆し、後に廃船処理された。また、b 2船長及びB一等機関士b 3が溺死と検案され、b 1受審人が全身打撲を負った。

#### (航法の適用)

本件は、播磨灘北東部において、南下するAと東行するBとが衝突したもので、衝突地点付近は海上交通安全法の適用海域であるが、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。

両船は、航行中の動力船に該当し、互いに視野の内にあり、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、衝突のおそれが生じた後、両船がそれぞれに衝突を避けるための動作をとる時間的、距離的余裕が十分にあったと認められることから、本件は、海上衝突予防法第15条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、播磨灘北東部において、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中、南下するAが、見張り不十分で、前路を

左方に横切るBの進路を避けなかったことによって発生したが、東行するBが、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、播磨灘北東部において、新居浜港に向けて南下する場合、接近する他船を見落とさないよう、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、荷役関係書類等を作成することに気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するBに気付かず、その進路を避けることなく進行して同船との衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせ、Bを転覆させるとともに、同船の船長及び一等機関士が死亡し、b 1 受審人が負傷する事態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四級海技士（航海）の業務を2箇月停止する。

b 1 受審人は、播磨灘北東部において、阪神港に向けて東行中、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Aが、自船の進路を避ける様子がないまま間近に接近するのを認めた場合、直ちに大幅に針路を転じるなど、衝突を避けるための協力動作をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、左舷方から接近するAがいずれ自船の進路を避けるものと思い、衝突を避けるための協力動作をとらなかった職務上の過失により、Aとの衝突を招き、前示の事態を生じさせるに至った。

以上のb 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2号を適用して同人の五級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

平成30年3月16日

海難審判所

審判長 審判官 福島 千太郎

審判官 上田 英夫

審判官 大北 直明