

令和2年横審第27号

裁 決

砂利運搬船A漁船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 五級海技士（航海）

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官菅生貴繁出席のうえ審理し、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箇月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

平成29年4月5日07時15分

京浜港横浜第5区

2 船舶の要目

船 種	船 名	砂利運搬船A	漁船B
総 ト ン 数		499トン	6.6トン
全	長	49.89メートル	
登 録	長		11.55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	1,029キロワット	
漁船法馬力数		73キロワット

3 事実の経過

(1) Aの設備, 性能等

Aは、平水区域を航行区域とする船尾船橋型の鋼製貨物船で、操舵室中央に操舵スタンドを、同スタンド左舷側にレーダーを、右舷側に機関操縦盤をそれぞれ装備し、船体前部にジブクレーンを、船首にスラスターを備えていた。

海上試運転成績書によれば、船首1.06メートル船尾2.64メートルの喫水での左及び右各旋回試験では、機関回転数毎分395、速力11.2ノットから舵角35度とした際の最大縦距が128メートル及び126メートル、最大横距が75メートル及び72メートルで、90度回頭に要する時間が27秒及び26秒であり、後進力試験では、前進速力11.1ノットから後進発令とした際の船体が停止するまでの時間及び航走距離が1分21秒及び271メートルであった。

(2) Bの設備

Bは、小型底びき網漁業に従事するFRP製漁船で、船体中央に操舵室を配し、同室左舷前部に舵輪を、舵輪前側に自動操舵装置を、左舷側に機関操縦レバー及び機関計器盤を、右舷側にGPSプロッターを、左舷前面上部に魚群探知機を、操舵室後部外側左舷にコード付きの操舵及び機関操縦一体型リモコン装置をそれぞれ装備し、操舵室屋根にマストを、同室船尾側に揚網機及び漁ろうブーム（以下「ブーム」という。）を、船尾端舷縁にローラーをそれぞれ備えていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか2人が乗り組み、空倉のまま、船首0.8メートル船尾2.5メートルの喫水をもって、平成29年4月5日07時00分京浜港横浜第5区のセメント会社の栈橋を発し、千葉県木更津港に向かった。

ところで、a受審人は、操舵スタンド後方に立った姿勢で見張りに当たると、ジブクレーンの操縦室（以下「操縦室」という。）によって正船首から左右両側に各5度の範囲に船首死角（以下「死角」という。）が生じることから、平素、操舵室を左右両舷側に移動したりレーダーを見たりして死角を補う見張りを行っていた。

a受審人は、出航操船に引き続いて単独の操舵、操船に当たり、07時02分横浜根岸第5号灯標（以下「5号灯標」という。）から289度（真方位、以下同じ。）1.62海里の地点で、針路を070度に定め、7.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

07時06分半僅か過ぎa受審人は、5号灯標から304度1.28海里の地点に至り、5号灯標と南本牧ふ頭との間で右舷船首方1海里ないし2海里付近に、操業中のBを含む漁船3隻と南本牧ふ頭の埋立工事に伴って配備された警戒船1隻を、右舷船首方2海里ないし2.5海里のところに、南本牧ふ頭に向かう大型コンテナ船及びその進路警戒船（以下「コンテナ船等」という。）をそれぞれ初認した。

a受審人は、07時07分半少し過ぎ5号灯標から308度1.21海里の地点で、針路を120度に転じ、10.0ノットに増速して続航し、操舵スタンド後方に立った姿勢で見張りに当たり、コンテナ船等の前方又は後方どちらを航過するかを判断できるよう、

双眼鏡で同船等の動向を確認し始めた。

07時12分 a 受審人は、5号灯標から317度1,060メートルの地点に達したとき、正船首900メートルのところに、Bを視認することができ、その後、同船がトロールにより漁ろうに従事していることを示す形象物（以下「鼓形形象物」という。）を表示して、船首を北東方に向けたままほとんど移動しないことから漂泊中と分かり、同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、双眼鏡でコンテナ船等の動向を確認することに気を取られ、操舵室を左右両舷側に移動するなど、死角を補う見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

a 受審人は、漂泊を続けるBを避けないで進行し、07時15分僅か前双眼鏡でコンテナ船等を見ることを止めて船首方を見たところ、操縦室右側の船首至近にBのブームを認めて漁船の存在に気付く、左舵一杯、機関後進としたものの、及ばず、07時15分5号灯標から036度300メートルの地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その船首がBの左舷中央部に直角に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北風が吹き、潮候はほぼ低潮時で、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bが1人で乗り組み、操業の目的で、同日05時00分頃神奈川県柴漁港を発し、僚船2隻と共に横浜第5区の南本牧ふ頭の西方沖合の漁場に向かった。

b 船長は、05時25分頃漁場に到着し、動力船の灯火及びトロールにより漁ろうに従事していることを示す緑色全周灯ほか黄色回転灯を表示し、ブームのステーワイヤーに鼓形形象物を表示した状態で、05時30分操業を開始し、5号灯標の西側海域を反時計回りに、3ノットないし3.5ノットの速力でえい網した。

b船長は、07時07分半少し過ぎ5号灯標から009度260メートルの地点で、1回目のえい網を終えて機関を中立運転とし、揚網に伴って後退したのち、機関を前進にかけて漁網の泥落としを行い、07時10分半少し前5号灯標から025度310メートルの地点で、機関を中立運転のまま漂泊を開始し、船尾甲板上で漁獲物の選別作業を始めた。

　b船長は、東南東方に向かう弱い潮流によって圧流されながら漂泊を続け、07時12分5号灯標から029度300メートルの地点に至り、船首が030度を向き、船尾甲板右舷側で船尾方を向いて中腰の姿勢で漁獲物の選別作業を行っていたとき、左舷90度900メートルのところに、Aを視認することができ、その後同船が自船に衝突のおそれがある態勢で接近したものの、避航を促す音響信号を行わず、同船との衝突を避けるための措置をとらなかった。

　b船長は、漁獲物の選別作業を続けて漂泊中、Bは、船首が030度を向いたまま、前示のとおり衝突した。

　衝突の結果、Aは、球状船首部外板に擦過傷を生じ、Bは、左舷中央部に圧壊等を生じて転覆し、のち廃船処分され、b船長（小型船舶操縦免許受有）が、海中転落したところを僚船に救助されたのち、病院に搬送されたものの、溺死と検案とされた。

（航法の適用）

　本件は、港則法上の特定港である京浜港横浜第5区において、航行中のAと漂泊中のBが衝突したもので、同法には、本件に適用でき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。

　海上衝突予防法には、航行中の船舶と漂泊中の船舶との関係についての航法規定がないことから、本件は、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。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、京浜港横浜第5区において、航行中のAが、見張り不十分で、前路で漂泊中のBを避けなかったことによって発生したが、Bが、避航を促す音響信号を行わず、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、京浜港横浜第5区において、木更津港に向けて航行する場合、死角が生じていたから、前路の他船を見落とすことのないよう、操舵室を左右両舷側に移動するなど、死角を補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、双眼鏡でコンテナ船等の動向を確認することに気を取られ、死角を補う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に気付かず、同船を避けることなく進行して衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせ、Bを廃船処分とさせ、b船長を死亡させるに至った。

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箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和3年3月11日

横浜地方海難審判所

審判官 今 泉 豊 光