

令和2年横審第52号

裁 決

油送船A漁船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 1人

受 審 人 b

職 名 B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、理事官米倉毅出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

受審人aを懲戒しない。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和2年3月18日01時37分僅か前

愛知県伊良湖岬南東方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	油送船A	漁船B
総トン数		499トン	14トン
全長		64.74メートル	
登録長			17.46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		735キロワット	
漁船法馬力数			610キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) Aの構造及び設備等

Aは、バウスラスターを備えた船尾船橋型鋼製油タンカーで、船橋には、前部中央に操舵スタンドを、同スタンド左舷側に左から2号レーダー、電子海図システム及び1号レーダーを、同スタンド右舷側に機関コンソールをそれぞれ備えたほか、衛星航法装置及び船舶自動識別装置（以下「AIS」という。）を設け、船首端から51メートル後方、左舷舷側から8メートル右方の船橋上部にGPSアンテナが設置されていた。

操縦性能は、海上試運転成績書によれば、船首喫水3.907メートル船尾喫水4.500メートルにおける左及び右各旋回試験では、速力11.3ノット及び11.2ノットの状態から舵角35度をとったとき、最大縦距及び最大横距が175メートル及び168メートル並びに171メートル及び161メートルで、90度回頭に要する時間が42.7秒及び41.3秒であり、前後進試験では、速力11.3ノットの状態から全速力後進発令したとき、船体が停止するまでの所要時間及び最短停止距離が2分15秒及び428メートルであった。

#### (2) Bの構造及び設備等

Bは、小型機船底びき網漁業に従事するFRP製漁船で、船体中央部に操舵室を配し、同室前側中央に舵輪を、舵輪の前部に左舷側から魚群探知機、レーダー及び2台のGPSプロッタ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5人が乗り組み、空倉のまま、船首1.4メートル船尾4.0メートルの喫水をもって、令和2年3月17日10時25分神奈川県横須賀港を発し、三重県四日市港に向かった。

a受審人は、23時20分静岡県浜名港南西方沖合で二等航海士から船橋当直を引き継ぎ、航行中の動力船の掲げる法定灯火を表示し、1号レーダーを作動させて単独での操船に当たり、翌18日01時00分伊良湖水道航路通航に備え、二等航海士をレーダーによる見張りに就けて西行し、01時28分僅か過ぎ伊良湖岬灯台から123.5度（真方位、以下同じ。）3.65海里の地点で、針路を270度に定め、12.5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、01時30分伊良湖岬灯台から126度3.3海里の地点に至ったとき、右舷船首方約3海里のところに5隻分の白、緑2灯ずつを確認したことから、漁場に向かう漁船群と判断したのち、01時32分少し過ぎ伊良湖岬灯台から132.5度2.96海里の地点に達したとき、針路を伊良湖水道航路南口に向く281度に転じて続航した。

a受審人は、転針したのち、5隻の漁船群のうち、1隻が自船の船首方を横切って南下するのを認め、残り4隻が自船の右舷側を対して無難に航過する態勢で接近する状況を確認しながら進行した。

a受審人は、自船と一番近い正横距離で接近する状況にあるBと

約200メートルの距離を隔てて無難に航過できると判断し、その後も同船に対する動静監視を行いながら操船を続けていたところ、01時36分半僅か前伊良湖岬灯台から144.5度2.27海里の地点に至ったとき、Bが自船の前路に向けて右転し、同船の舷灯の視認状況が緑灯から紅灯に変わったことに気付き、衝突の危険を感じて急ぎ左舵をとったものの、及ばず、01時37分僅か前伊良湖岬灯台から146.5度2.2海里の地点において、Aは、船首が225度を向き、10.2ノットの速力となったとき、その右舷中央部にBの船首部が後方から33度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力1の東北東風が吹き、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、b受審人ほか2人が乗り組み、操業の目的で、船首0.3メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、同日01時00分愛知県豊浜港を僚船とともに発し、伊良湖岬南東方沖合の漁場に向かった。

b受審人は、航行中の動力船の掲げる法定灯火を表示し、レーダー及びGPSプロッターを作動させて単独での操船に当たり、01時31分伊良湖岬灯台から189度1.05海里の地点で、針路を116度に定めて自動操舵とし、17.0ノットの速力で、僚船の船尾灯を見ながら同船に続く態勢で進行した。

b受審人は、01時36分僅か過ぎ伊良湖岬灯台から145.5度2.0海里の地点に達したとき、右舷船首11度670メートルのところにAの白、白、緑3灯を視認することができ、そのままの針路で続航すれば、互いに右舷を対して約200メートルの距離を隔てて無難に航過する態勢であったが、前方を航行中の僚船の船尾灯を見ることに気をとられ、見張りを十分に行わなかったため、こ

のことに気付かず、僚船が右転したのに追従する態勢で右転を開始し、Aの前路に進出した。

こうして、b受審人は、Aに気付かないまま右転を続け、Bは、船首が192度を向いたとき、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷中央部外板に凹損を伴う擦過傷等を、Bは、船首部外板に圧壊等を生じたが、のちいずれも修理され、b受審人が頸髄損傷を負った。

#### (航法の適用)

本件は、夜間、伊良湖岬南東方沖合において、互いに視野の内にある西行中のAと東行中のBとが衝突したもので、衝突地点付近は、特別法である海上交通安全法が適用される海域であるが、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。

両船が、そのまま進行すれば、互いに右舷を対して無難に航過する態勢であったところ、Bが衝突の1分少し前両船間の距離が670メートルとなったとき、Aの前路に向けて右転を開始したもので、Aが衝突を回避するための措置をとるのに必要な時間的、距離的余裕があったとは認められないことから、海上衝突予防法第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、夜間、伊良湖岬南東方沖合において、Bが、漁場に向けて東行する際、見張り不十分で、互いに右舷を対して無難に航過する態勢で西行するAの前路に進出したことによって発生したものである。

b受審人は、夜間、伊良湖岬南東方沖合において、漁場に向けて東行

する場合、接近する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、前方を航行中の僚船の船尾灯を見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、互いに右舷を対して無難に航過する態勢のAに気付かずに右転を開始し、同船の前路に進出して衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷させるに至った。

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2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

a受審人の行為は、本件発生の原因とはならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年3月17日

横浜地方海難審判所

審判官 吉 川 弘 一