

令和3年横審第43号

裁 決

貨物船A遊漁船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

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、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、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か月停止する。

受審人a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3年7月11日11時52分

東京湾アクアライン風の塔（川崎人工島）北東方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

遊漁船B

総トン数	4,052トン	4.2トン
登録長	99.38メートル	9.05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	3,309キロワット	243キロワット

### 3 事実の経過

Aは、平成24年12月に進水し、最上層が操舵室の4層の船橋甲板室を船尾楼上に配し、同楼前方の上甲板下に船首側からフォアピークタンク、錨鎖庫、燃料タンク及び左右各6個の貨物油タンクを設け、貨物積載区画を二重船殻構造とし、石油精製品の国内輸送に従事する船首尾楼付一層甲板型の油タンカー兼液体化学薬品ばら積船で、a受審人ほか9人が乗り組み、空倉のまま、船首3.0メートル船尾5.0メートルの喫水をもって、令和3年7月10日15時10分宮城県仙台塩釜港を発し、京浜港川崎区において荷役の予定で、東京湾アクアライン風の塔（川崎人工島）（以下「風の塔」という。）北東方沖合の錨地に向かった。

a受審人は、浦賀水道及び中ノ瀬各航路を北上して前示錨地に至り、翌日の着岸時刻を調整する目的で、翌11日11時15分東京湾アクアライン風の塔灯（以下「風の塔灯」という。）から035.5度（真方位、以下同じ。）1.10海里の地点付近で、水深約25メートルの海中に右舷錨を投じて錨鎖を5節水面まで延出し、錨泊中であることを示す黒色球形形象物を表示して錨泊を始め、錨泊当直体制を定めないうまま、投錨操船に引き続いて単独での同当直に就いた。

a受審人は、11時30分風の塔灯から035.5度1.10海里の地点で、休息のため降橋することとしたとき、単独の錨泊当直に就いていたが、目視により周囲の状況を確認したところ、接近する他船を認めなかったため、短時間であれば船橋を離れても支障ないものと思

い、航海士に当直交替を指示するなど、錨泊当直を適切に維持せず、降橋して船橋を無人とした。

こうして、a受審人は、11時49分僅か過ぎ風の塔灯から035.5度1.10海里の地点で、船首が336度を向いたとき、右舷船尾54度1,500メートルのところにBを視認することができ、その後同船が自船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ものの、依然船橋を無人としたままだったので、このことに気付かず、注意喚起信号を行わないまま錨泊を続け、11時52分風の塔灯から035.5度1.10海里の地点において、Aは、船首が335度を向いたとき、その船尾右舷にBの船首部が後方から53度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の南東風が吹き、潮候はほぼ低潮時にあたり、視界は良好であった。

a受審人は、衝撃に気付いて直ちに船尾甲板に向かい、衝突の事実を知って事後の措置に当たった。

また、Bは、平成24年1月に進水し、船体中央部に操舵室を設け、操舵室前部右舷寄りに舵輪、その前方に左舷から魚群探知機一体型のGPSプロッター、機関回転計及びレーダー、右舷側に機関遠隔操縦装置、後方に操縦席をそれぞれ備えた最大搭載人員が旅客8人及び船員1人のFRP製遊漁船で、b受審人が単独で乗り組み、釣り客4人を乗せ、遊漁の目的で、船首0.2メートル船尾0.9メートルの喫水をもって、同日05時30分東京都大田区呑川右岸の係留地を発し、京浜港川崎第1区の釣り場に向かった。

b受審人は、06時05分前示釣り場に到着して遊漁を始めたものの、期待した釣果が得られなかったため、千葉港千葉第4区の釣り場に移動し、納竿時刻を延長して遊漁を続け、11時20分帰途に就き、

釣り客を操舵室及び船尾部に待機させ、自らは操縦席に腰掛けた姿勢で単独の操船に当たり、11時30分半僅か過ぎ風の塔灯から093.5度6.35海里の地点で、針路を多摩川河口に向く282度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分2,400にかけ、16.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

b受審人は、11時43分僅か過ぎ風の塔灯から083度3.07海里の地点に達したとき、前路を一見して航行の支障となる船舶を見掛けなかったことから気が緩んで眠気を催したが、これまで係留地に向かう途中で居眠りをしたことがなかったため、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、窓を開放して換気するなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

b受審人は、同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、11時49分僅か過ぎ風の塔灯から063度1.60海里の地点に至ったとき、正船首1,500メートルのところに、Aを視認することができ、その後錨泊中の同船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ものの、居眠りに陥っていてこのことに気付かず、Aを避けることなく続航中、11時52分僅か前釣り客の声で目を覚まし、船首至近に迫ったAを認め、左舵をとって機関を中立運転にしたものの、及ばず、Bは、原針路のまま、12.5ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷船尾外板に修理を要しない擦過傷を、Bは、右舷船首部外板に破口等をそれぞれ生じ、釣り客4人が打撲傷等を負った。

（航法の適用）

本件は、海上交通安全法が適用される風の塔北東方沖合において、錨

泊中のAと航行中のBとが衝突したものであるが、同法には本件に適用できる航法規定がないことから、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、錨泊中の船舶と航行中の船舶に適用する定型的航法規定がないことから、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、風の塔北東方沖合において、係留地に向けて航行中のBが、居眠り運航の防止措置が不十分で、前路で錨泊中のAを避けなかったことによって発生したが、Aが、錨泊当直の維持が不適切で、注意喚起信号を行わなかったことも一因をなすものである。

b受審人は、風の塔北東方沖合において、操縦席に腰掛けた姿勢で単独の操船に当たり、係留地に向けて自動操舵により航行中、眠気を催した場合、居眠りに陥ることのないよう、窓を開放して換気するなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、これまで係留地に向かう途中で居眠りをしたことがなかったので、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかつた職務上の過失により、いつしか居眠りに陥り、前路で錨泊中のAを避けずに進行して同船との衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせ、自船の釣り客4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。

a受審人は、風の塔北東方沖合において、着岸時刻を調整する目的で錨泊中、休息のため降橋する場合、単独の錨泊当直に就いていたのだから

ら、船橋を無人にすることのないよう、航海士に当直交替を指示するなど、錨泊当直を適切に維持すべき注意義務があった。しかるに、同人は、目視により周囲の状況を確認したところ、接近する他船を認めなかったため、短時間であれば船橋を離れても支障ないものと思い、錨泊当直を適切に維持しなかった職務上の過失により、自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近するBに気付かず、注意喚起信号を行わないまま錨泊を続けて同船との衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせ、Bの釣り客4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4年7月7日

横浜地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁