

令和3年横審第50号

裁 決

貨物船A漁船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免状 五級海技士（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、理事官桐井晋司出席のうえ審理し、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2年9月16日18時29分半少し前

静岡県清水港南東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

漁船B

総 ト ン 数	2 9 9 トン	6 . 6 トン
全 長	6 3 . 3 0 メートル	1 6 . 0 0 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	7 3 5 キロワット	
漁船法馬力数		1 2 0

### 3 事実の経過

Aは、船尾船橋型の鋼製貨物船で、船橋内前部中央に操舵装置、その左舷側にレーダー、GPSプロッター及びAIS装置、右舷側に通信装置、機関遠隔操作盤及び機関監視盤をそれぞれ備え、船首端から49メートル後方、左舷端から4メートル右方の船橋上部にGPSアンテナを設置し、a受審人ほか5人が乗り組み、空倉のまま、船首1.1メートル船尾2.9メートルの喫水をもって、令和2年9月16日06時55分名古屋港を発し、清水港に向かった。

a受審人は、17時30分頃昇橋して代理店との連絡を行ったのち、18時00分船橋当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示し、レーダーをヘッドアップの6海里レンジで、前方9海里が探知できるオフセンター表示にして、清水灯台から196度（真方位、以下同じ。）7.1海里の地点で、針路を027度に定めて自動操舵とし、10.1ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、同じ針路及び速力で続航中、右舷船首方約5海里のところBの作業灯を初認したので、レーダーで探知し、その後、同船が船首方を左方に横切ったことを認め、18時27分清水灯台から179度2.8海里の地点に至ったとき、左舷船首35度980メートルのところ、Bが反転して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状況であったが、同船は船首方を左方に横切ったので、自船に向かって戻ってくることはないと思い、Bに対する動静監

視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

a 受審人は、Bに対して警告信号を行わず、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとらずに進行し、18時29分少し前左舷船首至近に同船を認め、右舵をとったものの、及ばず、18時29分半少し前清水灯台から174度2.4海里の地点において、Aは、船首が032度及び10.0ノットの速力になったとき、その左舷中央部にBの船首部が後方から82度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力1の北西風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、ひ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、同室上部の前部及び後部に作業灯をそれぞれ設置し、操舵室内中央に操舵輪、その左舷側にGPSプロッター、右舷側に魚群探知機及びレーダー、操舵輪の後方に椅子をそれぞれ備え、b受審人ほか2人が乗り組み、さくらえび資源調査の目的で、船首0.4メートル船尾1.6メートルの喫水をもって、同日16時05分静岡県焼津港を発し、清水港東方沖合2海里の海域に向かった。

ところで、Bの実施するさくらえび資源調査は、静岡県水産・海洋技術研究所の委託を受けて実施するもので、担当海域を北緯35度、北緯34度57分の各緯度線、東経138度35分の経度線及び陸地に囲まれる海域とし、航行しながら魚群探知機で魚群を探し、魚群を確認すると停止して直径約1.1メートルの鉄製リングに取り付けた長さ約3.0メートルの網をその魚群の約10メートル下方に投下した後、同網を引き上げてさくらえびを採捕するもので、1回の資源調査に約10分を要していた。

b 受審人は、17時00分担当海域の北東部に到着したのち、航行中の動力船の灯火を表示し、操舵室上部に設置した前後部の作業灯を

点灯させ、魚群を探しながら西行して同海域内で2回の資源調査を行った後、再度魚群を探すため反転し、18時25分清水灯台から186度2.2海里の地点で、針路を114度に定め、7.5ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b受審人は、18時27分清水灯台から180度2.2海里の地点に達したとき、右舷船首58度980メートルのところに、Aの白、白、紅3灯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であったが、魚群を探索することに気をとられ、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

b受審人は、同じ針路及び速力で続航し、18時29分少し過ぎ船首至近にAを認め、右舵及び機関を後進にしたものの、効なく、Bは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷中央部に凹損を伴う擦過傷を、Bは、船首部に圧壊等をそれぞれ生じたが、のち両船とも修理され、B乗組員1人が右第5肋骨不完全骨折を負った。

#### (航法の適用)

本件は、夜間、清水港南東方沖合において、北上するAと東行するBとが衝突したもので、衝突地点付近は特別法である港則法及び海上交通安全法の適用がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

両船は、夜間、航行中の動力船の灯火を表示して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、付近には航行の支障となる障害物や他船は存在せず、衝突のおそれが生じた後、両船がそれぞれ衝突を避けるための動作をとる十分な時間的、距

離的余裕が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条の横切り船の航法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、清水港南東方沖合において、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した際、東行するBが、見張り不十分で、前路を左方に横切るAの進路を避けなかったことによって発生したが、北上するAが、動静監視不十分で、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つたことも一因をなすものである。

b受審人は、夜間、清水港南東方沖合において、さくらえび資源調査の目的で航行する場合、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、魚群を探索することに気をとられ、見張りを十分に行わなかつ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A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両船に損傷をそれぞれ生じさせ、自船の乗組員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、夜間、清水港南東方沖合において、航行中のBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、Bは船首方を左方に横切ったので、自船に向かって戻ってくることはないと思い、Bに対する動静監視を十分に行わなかつた職務上の過失により、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Bに気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行して同船との衝突を

招き、A及びB両船に損傷をそれぞれ生じさせ、B乗組員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28日

横浜地方海難審判所

審判官 大 北 直 明