

令和3年神審第33号

裁 決

油送船A漁船B漁船C衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 五級海技士（航海）

受 審 人 b

職 名 B甲板員

操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、当海難審判所は、理事官岸尾光一出席のうえ審理し、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か月停止する。

受審人bの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時及び場所

令和2年12月18日04時55分少し前

阪神港堺泉北第5区

2 船舶の要目

船 種 船 名 油送船A

総 ト ン 数	4 9 8 トン	
全 長	6 4 . 9 8 メートル	
機 関 の 種 類	ディーゼル機関	
出 力	7 3 5 キロワット	
船 種 船 名	漁船B	漁船C
総 ト ン 数	9 . 7 トン	9 . 7 トン
登 録 長	1 4 . 1 0 メートル	1 4 . 1 0 メートル
機 関 の 種 類	ディーゼル機関	ディーゼル機関
漁船法馬力数	1 1 0 キロワット	1 1 0 キロワット

3 事実の経過

(1) Aの設備等

Aは、船尾船橋型鋼製油送船で、船橋前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台及び電子海図システム、右舷側に機関遠隔操縦盤をそれぞれ備えていた。

操縦性能は、海上公試運転成績書写によると、満載状態で10.7ノットの前進速力で航走中、舵角35度をとって右旋回したときの最大横距及び同縦距がそれぞれ201メートル及び178メートル並びに同状態で11.0ノットの前進速力で航走中、同舵角をとって左旋回したときの最大横距及び同縦距がそれぞれ199メートル及び185メートルで、11.0ノットの前進速力で航走中、全速力後進発令から船体停止までに要する時間及び航走距離がそれぞれ2分24秒及び414メートルであった。

(2) B及びCの各設備等

B及びCは、ほぼ同一船型の瀬戸内海機船船びき網漁業に従事するFRP製漁船で、いずれも船体船首寄りに操舵室を配し、Bの操舵室の前部右舷寄りに舵輪、その右舷側に機関遠隔操縦装置、左舷

側にGPSプロッター及び魚群探知機を、Cの操舵室の前部左舷寄りに舵輪、その左舷側に機関遠隔操縦装置、右舷側にレーダー、GPSプロッター及び魚群探知機をそれぞれ備え、漁場への往復時は、Bの右舷側とCの左舷側を接舷し、各船首部をロープにより、各中央部をチェーンによりそれぞれ固定した（以下「D」という。）状態で、いずれも機関を使用して航行していた。

(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、燃料油800トンを積載し、船首3.0メートル船尾4.5メートルの喫水をもって、令和2年12月18日04時40分阪神港堺泉北第5区を発し、和歌山県和歌山下津港に向かった。

a受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示してレーダー2台及び電子海図システムをそれぞれ作動させ、離岸操船に引き続いて操舵スタンド後方に立って操船に当たり、04時48分少し前泉北大津東防波堤灯台から117度（真方位、以下同じ。）1,790メートルの地点で、針路を007度に定め、4.7ノットの速力（対地速力、以下同じ。）から徐々に増速を始め、手動操舵によって進行した。

a受審人は、04時50分少し前右舷正横前37度890メートルのところにDの白、白、紅3灯を初めて認め、04時50分半少し前泉北大津東防波堤灯台から100度1,680メートルの地点に至り、港内のわん曲部に沿って左旋回を開始したのち、一見して同列の方位が右方に変わっているように感じたことから、Dが自船の船尾方を航過してDと衝突することはないものと考えて続航した。

a受審人は、04時53分少し前泉北大津東防波堤灯台から075度1,480メートルの地点に達して左旋回を終了し、針路

を港口の泉北南第5号灯浮標（以下、灯浮標の名称については、「泉北南」の冠称を省略する。）と第6号灯浮標の間に向く325度とし、10.9ノットの速力として進行した。

針路を325度としたとき、a受審人は、ほぼ同時に第6号灯浮標の少し北に向けて針路を右に転じたDが右舷正横前11度160メートルのところとなり、その後Dと衝突の危険のある態勢で接近する状況となったが、依然として、Dが自船の船尾方を航過してDと衝突することはないものと思い、Dに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、直ちに機関を全速力後進にかけて停止するなど、Dと衝突を避けるための措置をとらなかった。

こうして、a受審人は、同じ針路及び速力で続航し、04時54分少し前Dを至近に認め、左舵5度を取り、機関を中立運転とし、続いて全速力後進にかけたものの、及ばず、04時55分少し前泉北大津東防波堤灯台から048.5度1,400メートルの地点において、Aは、船首が322度を向き、8.2ノットの速力となったとき、その右舷船首部がBの左舷中央部に後方から11度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで、風力5の北西風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

また、Dは、Bに船長c及びb受審人が、Cに船長dが1人でそれぞれ乗り組み、操業の目的で、Bが船首0.3メートル船尾1.6メートルの喫水を、Cが船首0.3メートル船尾1.5メートルの喫水をそれぞれもって、僚船1隻とともに、同日04時40分大阪府高石漁港を発し、大阪湾の漁場に向かった。

c船長は、Bにマスト灯、舷灯1対及び船尾灯を、d船長は、Cにマスト灯、舷灯1対及び船尾灯をそれぞれ表示し、d船長がCの

操舵室で操船に当たって阪神港堺泉北第5区を南下した。

b受審人は、04時50分少し前泉北大津東防波堤灯台から089度1.3海里の地点で、d船長から操船を引き継ぎ、針路を298度に定め、10.7ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b受審人は、左舷船首方の助松ふ頭北西側の消波ブロックを気にしながら舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、04時53分少し前泉北大津東防波堤灯台から072.5度1,620メートルの地点に達し、針路を第6号灯浮標の少し北に向く311度に転じて続航した。

針路を転じたとき、b受審人は、左舷正横前3度160メートルのところに、ほぼ同時に針路を第5号灯浮標と第6号灯浮標との間に向首したAの白、白、緑3灯を視認することができ、その後同船と衝突の危険がある態勢で接近する状況となったが、助松ふ頭北西側の消波ブロックに接近しすぎないように左舷船首方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、直ちに右転するなど、Aと衝突を避けるための措置をとらなかった。

こうして、b受審人は、同じ針路及び速力で進行し、04時54分半少し過ぎ左舷至近にAを認めたものの、どうすることもできず、Dは、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷船首部外板に擦過傷を生じ、Dは、Bの左舷外板に亀裂、操舵室左舷側の天井に損傷等を生じたが、のち修理された。

(航法の適用)

本件は、夜間、港則法が適用される阪神港堺泉北第5区において、いずれも港口に向けて航行中のAとDが衝突したもので、適用航法について検討する。

港則法第18条第1項において、汽艇等は港内においては、汽艇等以外の船舶の進路を避けなければならない旨の規定があり、Aは総トン数が498トン、DはB及びCが接舷して固定した状態で、合計の総トン数が20トン未満であることから、同項の適用が考えられるが、AからDの灯火だけを視認して、小型の船であることを推認できたとしても、小型の船であるか汽艇等であるかを判別することが困難であることから、同項を適用するのは適当ではない。

その他、港則法には本件に適用する航法規定がないので、一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）が適用されることになる。

事実の経過で示したとおり、互いに視野の内にある状況下、衝突の約2分前、AとDの距離が160メートルとなったところで、ほぼ同時に港口に向けて針路を転じたことにより、AとD間に衝突の危険が生じて本件に至ったもので、いずれも針路を転じたのち、互いに進路を横切る態勢で接近して衝突していることから、予防法第15条の横切り船の航法の適用が考えられるが、仮にAとDが互いに進路を横切る態勢であったことをもって、同条を適用すると、Aが避航船、Dが保持船となるものの、通常の避航動作をとる十分な時間的、距離的余裕があったとは認められないことから、本件に同条を適用するのは、適当ではない。

その他、予防法には本件に適用する定型的航法の規定がないので、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、夜間、阪神港堺泉北第5区において、いずれも港口に向けて航行中のAとDが、衝突の危険がある態勢で接近する状況となった際、Aが、動静監視不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったことと、Dが、見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったこととによって発生したものである。

a 受審人は、夜間、阪神港堺泉北第5区において、港口に向けて航行中、右舷方にDを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同列に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、Dが自船の船尾方を航過して同列と衝突することはないものと思い、Dに対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、同列と衝突の危険がある態勢で接近する状況に気付かず、直ちに機関を全速力後進にかけて停止するなど、衝突を避けるための措置をとらずに進行して衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷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五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

b 受審人は、夜間、阪神港堺泉北第5区において、港口に向けて航行する場合、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。ところが、同人は、助松ふ頭北西側の消波ブロックに接近しすぎないように左舷船首方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、衝突の危険がある態勢で接近することに気付かず、直ちに右転するなど、衝突を避けるための措置をとらずに進行して衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

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。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年7月28日

神戸地方海難審判所

審判官 下 條 正 昭