

令和3年広審第43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）

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、理事官大野徹二出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

受審人 b 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8月5日04時08分

山口県笠戸島西方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 油送船A

漁船B

総 ト ン 数 499トン

4.81トン

|   |   |           |           |
|---|---|-----------|-----------|
| 全 | 長 | 64.51メートル |           |
| 登 | 録 | 長         | 10.45メートル |
| 機 | 関 | の         | 種         |
| 類 | デ | ィー        | ゼ         |
| ル | 機 | 関         |           |
| 出 | 力 | 736キロワット  | 48キロワット   |

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等

##### ア A

Aは、平成27年12月に進水した、船首楼後方の上甲板下に左右各4個の貨物油倉を、同倉下方及び側方にバラストタンクを区画して二重底構造とし、最上層に操舵室を配した3層の甲板室を船尾楼甲板上に設け、九州から関東に至る各港間の石油製品輸送に従事する、バウスラスト及びシリングラダーを装備した1機1軸の一層凹甲板船尾機関型の液体化学薬品ばら積船兼油タンカーで、船体中心線上には、船首側から順に、船首マスト、ベントポスト及びホースハンドリングクレーンが設けられたほか、船首マスト左舷後方及び前示クレーン右舷後方にベントポスト各1本が設けられていた。

操舵室には、前面窓の約60センチメートル後方に、操舵装置を中央部に、機関操縦装置を右側に、GPS又は1号レーダーのいずれかの情報を表示するモニター及び2号レーダーを左側に組み込んだコンソールが装備されており、同窓下方に沿って設けられた棚（以下「フロントテーブル」という。）の中央付近にジャイロレピーターコンパスが設置されていた。

##### イ B

Bは、昭和54年10月に進水し、操舵室を船体中央後方に、<sup>やぐら</sup>櫓及び<sup>す</sup>トロールウインチを船尾甲板に、物入れ及び生け簀をオ

ーニングが展張された船首尾各甲板に設けた小型機船底びき網漁業に従事するFRP製漁船で、モーターホーンを装備していた。

操舵室には、レーダー、GPSプロッター及び機関制御パネルを備えるものの、舵輪及び機関操縦ハンドルがなく、操舵については、延長コード付遠隔操舵装置（以下「リモコン」という。）の届く範囲で、機関操作については、操舵室後部囲壁右舷側及び同室前縁右舷側の舷縁に設けた各操縦ハンドルでそれぞれ行うことができた。

## (2) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか4人が乗り組み、空倉の状態、船首1.8メートル船尾2.8メートルの喫水をもって、令和2年8月5日03時30分山口県徳山下松港を発し、ベンゼン約1,000トンを積載する目的で、愛媛県松山港に向かった。

a受審人は、平素であれば船橋当直を自身、二等航海士、一等航海士の順に輪番で入直する単独の4時間3直制とするところ、乗組員の休息及び航海時間を勘案して自身1人で松山港まで同当直に当たることとし、航行中の動力船の法定灯火を表示し、レーダー2台及びGPSプロッターを作動させて出港操船を終えたのち、引き続き在橋して徳山湾を南下した。

a受審人は、山口県給島西方沖合に至り、1号レーダーのレンジを2海里から16海里に切り替え、モニターの表示を一見して航行に支障となる他船を認めなかったため、03時59分半少し過ぎ岩島灯台から191度（真方位、以下同じ。）1,350メートルの地点で、針路を134度に定めて自動操舵に切り替え、12.8ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、計画した針路線に沿って周防灘を進行した。

a 受審人は、針路を定めた際、航行に支障となる他船を認めなかったうえ、海上が平穏で視界が良好であったので、緊張を解いてコーヒーを入れ、カップを持ってコンソール前方に移動し、フロントテーブルに両肘をついて船橋当直を続けた。

a 受審人は、04時05分岩島灯台から156度1.67海里の地点に達したとき、ほぼ正船首1,740メートルのところにBが表示する白、紅、緑3灯を視認でき、その後同船とほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近したが、航行に支障となる他船はいないものと思い、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。

こうして、a 受審人は、Bの左舷側を通過することができるように針路を右に転じることなく同じ姿勢のまま続航中、04時08分火振岬灯台から301度2.51海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その右舷船首部とBの右舷船首部とがほぼ平行に衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の北東風が吹き、海上は静穏で、視界は良好であった。

a 受審人は、違和感を覚える揺れを感じてBと衝突したことを知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、b 受審人が1人で乗り組み、底びき網漁業に従事する目的で、船首0.3メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、8月4日04時00分山口県給大島漁港を発し、同県野島南東方沖合に向かった。

b 受審人は、05時10分野島南東方約2.5海里沖合に到着して操業を始め、はも、えび、いか等を漁獲して操業を終え、翌5日03時10分山口県祝島北西方約7.5海里沖合を発進して帰航の

途に就いた。

b受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示し、レーダーを休止したまま、操舵室後部囲壁右舷側に立って操船に当たり、03時13分僅か過ぎ火振岬灯台から146度3.10海里の地点で、徳山湾湾口付近に向く315度の針路に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分2,600にかけて6.0ノットの速力で進行した。

b受審人は、船尾甲板に移動し、目視による見張りに当たりながら漁獲物の選別を開始し、04時03分火振岬灯台から297度2.02海里の地点で、船首方にAが表示する白、白、紅、緑4灯を初めて視認し、同船とほとんど真向かいに行き会うものの、接近するまで時間があると見込んで漁獲物の選別を続けた。

b受審人は、04時05分火振岬灯台から299度2.22海里の地点に達したとき、ほぼ正船首1,740メートルのところにAが表示する白、白、紅、緑4灯を視認でき、その後同船とほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近したが、漁獲物の選別に気をとられ、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

こうして、b受審人は、Aの左舷側を通過することができるように針路を右に転じることなく漁獲の選別に当たりながら続航中、至近に迫ったAに気付き、急ぎ操舵室後部囲壁付近に戻って機関を全速力後進にかけたが、効なく、B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、右舷船首部外板に修理を要さない擦過傷を生じ、Bは、右舷船首部舷縁の割損等を生じたが、のち修理された。

(航法の適用)

本件は、夜間、笠戸島西方沖合において、南下するAと北上するBとが衝突したもので、衝突地点付近は、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（以下「予防法」という。）が適用される。

事実の経過で示したとおり、本件時、ともに動力船である両船は、互いに視野の内に入り、真向かい又はほとんど真向かいに行き会い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、両船が互いに他の動力船の左舷側を通過することができるように、それぞれ針路を右に転じる義務を果たすのに十分な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、本件は、予防法第14条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、笠戸島西方沖合において、両船が、ほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近する際、南下中のAが、見張り不十分で、針路を右に転じなかったことと、北上中のBが、動静監視不十分で、針路を右に転じ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、笠戸島西方沖合において、松山港に向けて南下する場合、接近する他船を見落とすことがないように、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、航行に支障となる他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、ほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれのある態勢で接近するBに気付かず、同船の左舷側を航過することができるように針路を右に転じないまま進行して衝突を招き、A、B両船に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3号を適用して同人を戒告する。

b受審人は、夜間、笠戸島西方沖合において、帰航のため北上中、船首方にAが表示する灯火を視認した場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船に対する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、漁獲物の選別に気をとられ、A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、同船とほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付かず、Aの左舷側を航過することができるように針路を右に転じないまま進行して衝突を招き、同船、B両船に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6月15日

広島地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人