

令和3年門審第40号

裁 決

漁船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 五級海技士（航海）

指定海難関係人 a 2

職 名 A機関長

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、理事官田之上輝美出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 b を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和2年7月21日20時58分少し過ぎ

大隅海峡

2 船舶の要目

船種	船名	漁船A	漁船B
総トン数		199トン	13トン
全長		53.60メートル	
登録長			13.90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		592キロワット	478キロワット

3 事実の経過

Aは、昭和63年3月に進水した船尾船橋型の鋼製漁獲物運搬船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、同部右舷側に機関遠隔操縦盤を、同部左舷側にレーダー2台及びGPSプロッターをそれぞれ備え、a1受審人及びa2指定海難関係人ほか3人が乗り組み、活魚積込みの目的で、船首3.0メートル船尾3.8メートルの喫水をもって、令和2年7月21日12時25分熊本県牛深港を発し、宮崎県島野浦漁港に向かった。

a1受審人は、船橋当直体制を、自身、一等航海士及び次席一等航海士による単独4時間交替の3直制としていたものの、本航海前、一等航海士が急きょ休暇下船したため、船橋当直の経験を有しているa2指定海難関係人を同体制に入れることとした。

a2指定海難関係人は、昭和51年から漁船に乗船し、平成21年から甲板員又は機関員として活魚運搬船に乗り組み、同26年六級海技士（機関）免許を取得したのち、機関長職に就き、令和元年甲板部航海当直部員の資格認定を受けていた。

a1受審人は、単独の船橋当直に就き、鹿児島県南方沖合を東行し、19時45分佐多岬灯台から287度（真方位、以下同じ。）6.3海里的の地点に達したとき、a2指定海難関係人に船橋当直を引き継いだら、

同人が船橋当直の経験が豊富にあったので、特段指示する必要はないものと思い、接近する他船を認めたときには速やかに報告するよう指示することなく降橋した。

a 2 指定海難関係人は、単独の船橋当直に就き、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、航行中の動力船の灯火を表示して大隅海峡を北上し、20時26分少し前大泊港防波堤灯台（以下「大泊港灯台」という。）から190度2.8海里の地点で、針路を061度に定めて自動操舵とし、10.6ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 2 指定海難関係人は、20時45分少し前大泊港灯台から120度2.7海里の地点で、右舷船首3度4.0海里のところ、レーダーでBの映像を初認し、しばらくして同船の緑灯を視認し、20時56分少し前大泊港灯台から095度4.1海里の地点に至ったとき、針路を079度に転じて続航した。

20時57分半少し前a 2 指定海難関係人は、大泊港灯台から094度4.3海里の地点に達したとき、Bが右舷船首5度500メートルとなったが、同船が接近する旨をa 1 受審人に報告することなく進行した。

a 1 受審人は、a 2 指定海難関係人からBが接近する旨の報告が得られず、昇橋して自ら操船に当たることができなかった。

a 2 指定海難関係人は、このままの針路を保てば南下中のBの右舷側を約130メートル隔てて無難に航過する態勢であったものの、動静監視を十分に行わなかったため、このことに気付かず、同船に対し、その前路に向けて右転し、新たな衝突の危険を生じさせ、20時58分僅か過ぎ至近にBを認めて、右舵一杯をとったものの、効なく、20時58分少し過ぎ大泊港灯台から094.5度4.5海里の地点に

において、船首が214度に向いたとき、原速力のまま、その左舷船首部がBの右舷船首部に後方から25度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

a 1受審人は、自室で休息中に衝撃を感じ、急ぎ昇橋して衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、平成12年9月に進水し、まぐろはえ縄漁業に従事するFRP製漁船で、船体後部に操舵室を配し、同室前部中央に舵輪及びGPSプロッターを、同プロッター上方にレーダーを、同部右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備え、b受審人ほか1人が乗り組み、餌積込みの目的で、船首0.9メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、同日14時30分宮崎県油津港を発し、鹿児島県垂水港に向かった。

b受審人は、出港操船に続いて単独の船橋当直に就き、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、航行中の動力船を示す灯火を表示して大隅海峡を南下し、20時08分半少し前大泊港灯台から074度10.7海里の地点で、針路を239度に定めて自動操舵とし、8.0ノットの速力で進行した。

b受審人は、20時38分半少し前大泊港灯台から083度6.6海里の地点で、右舷船首2度5.9海里のところ、レーダーでAの映像を初認し、20時53分半少し前大泊港灯台から090度5.0海里の地点で、右舷船首8度1.5海里のところ、同船の白、白、緑3灯を視認して続航した。

20時57分半少し前b受審人は、大泊港灯台から093度4.6海里の地点に達したとき、Aが右舷船首25度500メートルとなり、その後自船の右舷側を約130メートル隔てて無難に航過す

る態勢のAが自船の前路に向けて右転し、新たな衝突の危険を生じさせたが、左舷前方から接近する外国船の様子を見ることに気をとられ、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、警告信号を行うことも、行きあしを止めるなど、衝突を避けるための措置をとることもなく進行し、20時58分僅か過ぎ至近にAを認めて、機関を中立運転としたものの、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、左舷船首部外板に凹損を伴う擦過傷を生じ、Bは、右舷船首部に破損等を生じたが、のち修理された。

(航法の適用)

本件は、夜間、大隅海峡において、北上中のAと南下中のBとが衝突したもので、衝突地点付近は特別法の適用海域ではないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

本件において、北上中のAが、衝突の約1分前、両船の船間距離が約500メートルとなったとき、無難に航過する態勢で南下中のBに対し、その前路に向けて右転して衝突の危険を生じさせたもので、定型航法を適用するのに十分な時間的及び距離的余裕がなかったと認められることから、本件は、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、大隅海峡において、北上中のAが、動静監視不十分で、無難に航過する態勢で南下中のBに対し、その前路に向けて右転して新たな衝突の危険を生じさせたことによって発生したが、B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措置をとらなかったことも一因をなすものである。

Aの運航が適切でなかったのは、船長が、甲板部航海当直部員の資格認定を受けた機関長を単独の船橋当直に就かせるに当たり、接近する他船を認めたときには速やかに報告するよう指示しなかったことと、機関長が、Bの接近する旨を船長に報告しなかったこととによるものである。

a 1 受審人は、夜間、鹿児島県佐多岬西方沖合において、船橋当直を交替する場合、甲板部航海当直部員の資格認定を受けた機関長を単独の船橋当直に就かせるのであるから、昇橋して自ら操船に当たることができるよう、接近する他船を認めたときには速やかに報告するよう指示すべき注意義務があった。しかるに、同人は、機関長が船橋当直の経験が豊富にあったので、特段指示する必要はないものと思い、接近する他船を認めたときには速やかに報告するよう指示しなかった職務上の過失により、大隅海峡において、機関長からBが接近する旨の報告が得られず、昇橋して自ら操船に当たることができないまま、無難に航過する態勢で南下中の同船に対し、その前路に向けて右転して新たな衝突の危険を生じさせてBとの衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のa 1 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、大隅海峡において、垂水港に向けて南下中、右舷前方にAを認めた場合、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、左舷前方から接近する外国船の様子を見ることに気をとられ、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、自船の右舷側を

無難に航過する態勢のAが右転し、新たな衝突の危険を生じさせて接近する状況に気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための措置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

門司地方海難審判所

審判官 山 本 哲 也