

令和4年横審第30号

裁 決

油送船A遊漁船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A一等航海士

海技免状 五級海技士（航海）（履歴限定）

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 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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和4年3月25日06時35分

静岡県御前埼南東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 油送船A

遊漁船B

総トン数	498トン	4.8トン
全長	64.80メートル	
登録長		10.51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	735キロワット	279キロワット

3 事実の経過

Aは、船尾船橋型の鋼製油送船で、船橋内前部左舷側から測深機、GPSプロッター、レーダー2台、中央に操舵装置、その右舷側に機関操縦ハンドル、機関監視盤、バウスラスタ操作盤をそれぞれ備え、船首端から53メートル後方、右舷端から8メートル左方の船橋上部にGPSアンテナを設置し、船長a2、a1受審人ほか4人が乗り組み、メチルエチルケトン880トンを積載し、船首2.8メートル船尾4.1メートルの喫水をもって、令和4年3月24日18時45分千葉港を発し、名古屋港に向かった。

a1受審人は、翌25日03時30分静岡県神子元島北方沖合で昇橋して単独の船橋当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示し、各レーダーのレンジを4海里及び3海里としてそれぞれを作動させ、05時00分半僅か前御前埼灯台から094度（真方位、以下同じ。）20.9海里の地点で、針路を265度に定めて自動操舵とし、10.4ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a1受審人は、06時25分頃右舷船首方にBを初認した後、レーダーで同船を探知して続航し、06時31分半僅か前御前埼灯台から119度5.8海里の地点に至ったとき、Bが右舷船首26度1,460メートルのところとなり、同船と接近する状況を認めたので、Bに自船の船首方を航過させるつもりで、機関を中立運転として徐々に減速しながら進行した。

a 1 受審人は、機関を中立運転にしたとき、このままの針路を保てばBが360メートル前方を無難に航過する態勢であったが、機関を中立運転にしたことから、同船が前路を航過するものと思い、Bに対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気付かず、同船の前路に向けて針路を243度に転じ、新たな衝突の危険を生じさせた。

a 1 受審人は、同じ針路及び徐々に減速しながら続航し、06時35分僅か前至近に同船を認めたものの、どうすることもできず、06時35分御前崎灯台から122度5.6海里の地点において、Aは、原針路及び4.5ノットの速力になったとき、その右舷船首部にBの船首部が前方から77度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、電子ホーンを装備したFRP製小型兼用船で、船体中央やや後方に操舵室を配し、同室内中央に操舵輪及びレーダーを、その左舷側にGPSプロッター及び魚群探知機を、操舵輪の左舷後方に椅子をそれぞれ備え、b 受審人が単独で乗り組み、釣り客1人を乗せ、遊漁の目的で、船首0.5メートル船尾1.3メートルの喫水をもって、同日05時50分静岡県御前崎港を発し、同港南東方沖合12海里の海域に向かった。

b 受審人は、レーダーを3海里レンジで作動させ、06時14分僅か過ぎ御前崎灯台から098度2.5海里の地点で、針路を140度に定めて自動操舵とし、10.0ノットの速力によって進行中、左舷船首方にレーダーでAを探知した後、06時28分頃同船を視認した。

b 受審人は、06時31分半僅か前御前崎灯台から120度5.1海里の地点に至ったとき、Aが左舷船首29度1,460メートルの

ところとなり、同船がそのままの針路を保てば、360メートル前方を無難に航過する態勢であったところ、Aが自船の前路に向けて左転を開始し、新たな衝突の危険を生じさせたが、左舷方から接近してくる船舶は、針路を右に転じて自船の船尾方を航過するものと思い、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。

b受審人は、警告信号を行わず、さらに接近しても、衝突を避けるための措置をとらないまま続航し、06時35分僅か前船首至近にAを認め、全速力後進としたものの、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、右舷船首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、のちBは修理され、同船の釣り客が鎖骨遠位端骨折を負った。

(航法の適用)

本件は、御前埼南東方沖合において、西行するAと南下する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（以下「予防法」という。）が適用される。

両船は、航行中の動力船に該当し、互いに視野の内にあり接近したもので、両船の相対位置関係だけを見れば、予防法第15条の横切り船の航法の適用が考えられるが、Aが機関を中立運転として徐々に減速中で、左転したことが新たな衝突の危険を生じさせたと考えれば、同条を適用するのは相当でない。

その他予防法には、本件に適用すべき航法規定がないことから、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、御前埼南東方沖合において、西行するAが、動静監視不十分で、前路を無難に航過する態勢で南下中のBの前路に向けて左転し、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 1 受審人は、御前埼南東方沖合において、名古屋港に向けて西行中、右舷船首方に南下するBを認めて機関を中立運転にした場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、コンパスで同船の方位変化を確かめるなど、B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、Bに自船の船首方を航過させるつもりで機関を中立運転にしたことから、そのまま前路を航過するものと思い、動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、Bが360メートル前方を無難に航過する態勢であったことに気付かず、同船の前路に向けて左転し、新たな衝突の危険を生じさせて衝突を招き、A及びB両船それぞれに損傷を生じさせ、Bの釣り客を負傷させるに至った。

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、御前埼南東方沖合において、釣り場に向けて南下中、左舷船首方に西行する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、左舷方から接近してくる船舶は、針路を右に転じて自船の船尾方を航過するものと思い、Aに対する動静監視を十分に行わなかつた。

った職務上の過失により、同船が左転して自船の前路に向けて新たな衝突の危険を生じさせて衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、警告信号を行わず、さらに接近しても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及びB両船それぞれに損傷を生じさせ、自船の釣り客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5年3月7日

横浜地方海難審判所

審判官 大 北 直 明