

令和4年横審第32号

裁 決

漁船A自動車運搬船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

操縦免許 小型船舶操縦士

受 審 人 b 1

職 名 B水先人

水先免許 伊勢三河湾水先区一級水先人

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官松崎範行出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

受審人 b 1 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3年12月20日04時26分僅か過ぎ

伊良湖水道南東方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	漁船A	自動車運搬船B
総トン数		14トン	
国際総トン数			59,440トン
全長			199.97メートル
登録長		17.45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		160	
出力			13,260キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

ア A

Aは、小型機船底びき網漁業に従事する軽合金製漁船で、船体ほぼ中央に操舵室を有し、同室前部中央に磁気コンパス、操舵輪及び自動操舵装置を、その左舷側にレーダー及びGPSプロッターを、右舷側に魚群探知機2台を、前面上部にGPSコンパス、GPSプロッター、漁業無線をそれぞれ装備し、操舵輪右側に機関操縦レバーを、左舷中央部に椅子を備えていた。

イ B

Bは、バウスラスターを装備する船首船橋型鋼製自動車運搬船で、船橋には、前部中央にレピーターコンパスを、その左舷側に機関及びバウスラスター各遠隔操縦装置を、右舷側にレーダー2台、電子海図情報表示装置（ECDIS）を備えていたほか、船舶自動識別装置（AIS）を設け、船首端から20メートル後方、左舷舷側から24メートル右方の船橋上部にGPSアンテナが設置されていた。

操縦性能は、海上試運転成績書によれば、通常積載状態で、全

速力の20.0ノットで航行中における左及び右各旋回試験では、90度回頭に要する時間が95秒及び90秒であり、縦距が635メートル及び630メートル、横距が345メートル及び335メートルで、主機逆転による停止試験では、港内全速力の11.8ノットで航行中、機関を全速力後進にした場合、船体が停止するまでの時間が4分53秒で、距離が918メートルであった。

(2) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人及び船舶所有者の甲板員が乗り組み、以前から汽笛が故障していたものの、修理等が行われないうまま、操業の目的で、船首0.6メートル船尾1.6メートルの喫水をもって、令和3年12月20日02時00分愛知県形原漁港を発し、同県伊良湖岬南方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、02時10分頃から単独で当直に就き、操舵室内の椅子に腰かけ、航行中の動力船の灯火を表示し、レーダーを2海里レンジとして作動させ、三河湾を西行して伊良湖水道に入り、04時16分半僅か前神島灯台から050度（真方位、以下同じ。）1.9海里の地点で、針路を145度に定めて自動操舵とし、11.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、04時21分僅か前神島灯台から074度2.0海里の地点に達したとき、レーダーで左舷船首16度2.0海里のところBの映像を初めて探知し、双眼鏡で同船が表示する白、白、緑3灯を認め、その後Bが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、Bを初認する前に自船の前路を横切って伊良湖水道航路に向かった大型船と同様に自船の前路を無難に航過するものと思い、レーダーで継続的な監視をするなど、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い

まま続航した。

a 受審人は、警告信号を行うことも、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作もとらずに進行し、04時25分半少し過ぎ神島灯台から094度2.4海里の地点で、Bとの距離が290メートルとなり、Bとの航過距離を広げようと左舵をとったところ、汽笛を聞き、Bの左舷灯が見えたので右舵をとったものの、及ばず、04時26分僅か過ぎ神島灯台から095度2.5海里の地点において、Aは、船首が135度を向いたとき、原速力のまま、その左舷船首部がBの左舷船首部に前方から3度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の西北西風が吹き、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、ブルガリア共和国籍の船長b2ほか同国籍の船員3人、ウクライナ国籍の船員4人及びフィリピン共和国籍の船員15人が乗り組み、車両814台を積載し、船首尾8.2メートルの等喫水をもって、同月19日13時06分千葉港を発し、愛知県三河港に向かった。

b1受審人は、翌20日03時53分伊良湖岬南東方沖合のパイロットステーションでBに移乗し、船橋でb2船長からパイロットカードを受領すると共に、同船長にパイロットインフォメーションカードを手交し、三河湾内の進路、タグボートの隻数及び着岸操船計画を説明したのち、b2船長、一等航海士及び操舵手が各配置に就き、航行中の動力船の灯火を表示して水先業務を開始した。

b1受審人は、04時15分頃伊良湖岬南東方沖合約4海里にさしかかったとき、右舷船首方約4海里のところにAが表示する白、紅2灯を初認し、航行中の小型漁船と判断して、04時17分僅か前神島灯台から104度4.3海里の地点で、伊良湖水道航路に向

けて針路を296度に定め、12.1ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b1受審人は、04時21分僅か前神島灯台から101度3.5海里の地点に達したとき、Aが右舷船首13度2.0海里のところとなり、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を認めたが、今までの経験から漁船が接近して針路を変えることがしばしばあったので、0.5海里に接近するまで様子を見てから避航すればよいものと思い、右転するなど、早期にAの進路を避ける措置をとらず、注意喚起のために汽笛長音1回を吹鳴して続航した。

b1受審人は、04時24分少し前左舷船首方を先行する第三船とVHF無線電話で交信を始め、交信中、汽笛長音1回を吹鳴し、04時24分半僅か過ぎAまで0.5海里に接近する状況となったものの、レーダーで同船までの距離の確認をすることなく進行し、VHF無線電話での交信を終えて再び汽笛長音1回を吹鳴した。

b1受審人は、04時25分少し過ぎAとの距離が590メートルとなったとき、操船信号を行うことなく、右舵20度に引き続き右舵一杯を令して避航の措置をとり、04時25分半僅か過ぎ神島灯台から096度2.6海里の地点で、Aまでの距離が370メートルとなって右転が始まり、左舷船首方となったAに対して汽笛長音1回を吹鳴したところ、同船の右舷灯を視認し、その後、Aが左舷船首部の死角に入り、舵中央に引き続き左舵一杯を令したものの、及ばず、Bは、船首が318度を向き、10.9ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷船首部等に凹損及びマストに折損等を生じたが、のちに修理され、Bは、左舷船首部外板に修理不要の擦過

傷を生じた。

(航法の適用)

本件は、夜間、伊良湖水道南東方沖合の海上交通安全法が適用される海域において、南下中のAと西行中のBとが衝突したものであるが、両船共に伊良湖水道航路外を航行していたことから、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。

両船は、共に航行中の動力船で、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て衝突に至ったもので、衝突の約5分前に見合い関係が生じたのち、付近には航行の支障となる障害物や避航動作及び協力動作をとるのに障害となる船舶が存在せず、両船がそれぞれ要求される動作をとる時間的、距離的余裕が十分にあったものと認められることから、本件は、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。

(原因の考察)

本件は、夜間、伊良湖水道南東方沖合において、漁場に向かって南下するAと伊良湖水道航路に向かって西行するBとが、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近し、衝突したものであるが、Aが衝突直前に左転したこと及びBが早期に避航の措置をとらなかったことについて、以下考察する。

Aは、予防法第17条が適用される保持船であり、第1項の規定により針路及び速力を保持する義務があるが、操縦性能のよい小型船であることから第2項の適用は考えられず、間近に接近して相手船の避航動作のみでは衝突を避けることができないと認める場合は、第3項の規定に

より衝突を避けるための協力動作をとる義務があった。

Aは、両船が接近してからは、避航船であるBが避航のために右転することを想定すべきであり、衝突の約30秒前に左転したことに合理的な理由は見当たらず、左転をしないで針路及び速力を保持していたならば、右転したBと約70メートルの距離で航過でき、協力動作として右転や機関を停止していればより離れて航過できたと考えられることから、Aが衝突直前に左転したことは原因となる。

一方、Bは、予防法第16条が適用される避航船であり、避航義務を一貫して負っており、同条の規定により、できる限り早期にかつ大幅な動作をとる義務があったものの、自船の旋回性能、Aの大きさ、針路の交差角度、伊良湖水道航路への入航及び当該海域でのこれまでの漁船の動向を踏まえ、Aとの距離が0.5海里で右転して避航することを計画した。

しかしながら、事実の経過で示したように、右舵一杯を令して避航の措置をとったのは、Aまでの距離が590メートル（約0.3海里）のときで、更に実際の右転が始まったのは370メートルのときであり、予防法第8条及び第16条に規定する「十分に余裕のある時期」や「できる限り早期」に該当せず、保持船に不安を与えない安全な距離とはいえず、a受審人にBがそのまま伊良湖水道航路へ向かうものと思わせることにもなったと考えられ、計画通りに避航の措置をとっていれば衝突は防止することができたことから、Bが早期に避航の措置をとらなかったことは原因となる。

（原因及び受審人の行為）

本件衝突は、夜間、伊良湖水道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中、南下する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ずに左転したことと、西行するBが、早期にAの進路を避ける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、伊良湖水道南東方沖合において、漁場に向かって南下中、伊良湖水道航路へ向かうBを認めた場合、同船との衝突の有無を判断できるよう、レーダーで継続的な監視をするなど、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を初認する前に自船の前路を横切って伊良湖水道航路に向かった大型船と同様に自船の前路を無難に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職務上の過失により、同船が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、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左転して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 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 1 受審人は、夜間、伊良湖水道南東方沖合において、伊良湖水道航路に向かって西行中、衝突のおそれがある態勢で前路を左方に横切るAを認めた場合、右転するなど、早期にAの進路を避ける措置をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、今までの経験から漁船が接近して針路を変えることがあったので、0.5海里に接近するまで様子を見てから避航すればよいものと思い、早期にAの進路を避ける措置をとらなかった職務上の過失により、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 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9月25日

横浜地方海難審判所

審判長 審判官 大 北 直 明

審判官 覺 前 修

審判官 丸 田 稔