

令和5年横審第19号

裁 決

油送船A遊漁船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（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、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人a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12月28日09時27分半僅か過ぎ

東京湾北部

2 船舶の要目

船 種 船 名 油送船A

遊漁船B

総 ト ン 数	7 4 9 トン	1. 1 トン
全 長	6 7. 4 2 メートル	
登 録 長		7. 4 3 メートル
機 関 の 種 類	ディーゼル機関	電気点火機関
出 力	1, 3 2 3 キロワット	5 8 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、船橋内前部左舷側に航海コンソール、電子海図情報表示装置、レーダー2台、中央に操舵装置、右舷側に機関遠隔操縦ハンドル、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56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、a受審人ほか5人が乗り組み、空船で、船首3.48メートル船尾4.51メートルの喫水をもって、令和4年12月28日06時25分神奈川県三崎港を発し、千葉港千葉第4区に向かった。

a受審人は、1人で船橋当直に就き、東京湾を北上して中ノ瀬航路を出航後、右舷前方に遊漁船を認めたのでなるべく近づかないよう、09時23分半少し過ぎ東京湾アクアライン海ほたる灯（以下「海ほたる灯」という。）から256度（真方位、以下同じ。）1.1海里の地点で、針路を045度に定めて自動操舵とし、10.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、レーダー1台をノースアップ表示の3海里レンジで東方を4海里まで表示するオフセンターに、もう1台をヘッドアップ表示の1.5海里レンジで前方を2海里まで表示するオフセンターにそれぞれ設定して作動させ、立った姿勢で見張りを行い、09時25分半僅か過ぎ海ほたる灯から268度1,510メートルの地点に至ったとき、左舷船首45度870メートルのところに、Bを視認することが

でき、その後同船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、右舷船首方の遊漁船に自船の航走波で影響を与えないよう航過距離を保つことに気をとられ、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

a 受審人は、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続航し、09時27分半僅か過ぎ海ほたる灯から292度1,130メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その左舷船首部にBの船首が前方から49度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の北北西風が吹き、潮候は高潮時にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、遊漁船業に従事するときの最大搭載人員が旅客5人及び船員1人の船外機を装備した和船型FRP製小型兼用船で、船体中央やや後方に操舵区画を配し、同区画内に操舵輪及び魚群探知機兼GPSプロッターを、操舵区画前後に椅子をそれぞれ備え、b受審人が1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、全員が救命胴衣を着用し、遊漁の目的で、船首0.1メートル船尾0.3メートルの喫水をもって、同日07時00分千葉県市川市所在の係留地を発し、東京湾アクアラインの風の塔南方沖合の釣り場に向かった。

b受審人は、前示釣り場に到着して遊漁を行った後、海ほたる南方の釣り場へ移動することとして発進し、09時19分少し過ぎ海ほたる灯から306度2.5海里の地点で、針路を131度に定め、15.0ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b受審人は、09時25分半少し前海ほたる灯から298度1,820メートルの地点で、小用のため速力を10.0ノットに減じ、09時25分半僅か過ぎ海ほたる灯から298度1,720メートルの地点に

達したとき、右舷船首49度870メートルのところに、Aを視認することができ、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であったが、周囲を一見したところ、他船を認めなかったことから、航行に支障となる船舶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。

b受審人は、Aの進路を避けずまま続航中、左舷船尾部で左舷後方に向けて用を足し、その直後、前方を見たところ、船首至近に迫ったAに気付き、機関停止して右舵一杯をとったものの、及ばず、Bは、船首が176度を向き、6.0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、左舷船首部から中央部にかけての外板に擦過傷を、Bは、船首に圧壊等をそれぞれ生じたが、のちにいずれも修理され、Bの釣り客1人が左頭頂部等に打撲傷を負った。

(航法の適用)

本件は、東京湾北部において、北上するAと東行するBとが衝突したもので、衝突地点付近は特別法である海上交通安全法の適用海域であるが、同法には本件に適用される航法規定がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

両船は、とも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2分前に衝突のおそれがある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、同法第15条の横切り船の航法によって律するのが相当である。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、東京湾北部において、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した際、東行するBが、見張り不十分で、前路を左方に横切るAの進路を避けなかったことによって発生したが、北上するAが、見張り不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

b受審人は、東京湾北部において、釣り場に向けて東行する場合、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。しかるに、同人は、周囲を一見したところ、他船を認めなかったため、航行に支障となる船舶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、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Aに気付かず、同船の進路を避けずまま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。

a受審人は、東京湾北部において、千葉港に向けて北上する場合、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。しかるに、同人は、右舷船首方の遊漁船に自船の航走波で影響を与えないよう航過距離を保つことに気を取られ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、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Bに気付かず、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、Bの釣り客を負傷させるに至った。

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。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年11月17日

横浜地方海難審判所

審判官 大 北 直 明