

令和5年横審第21号

裁 決

貨物船Aモーターボート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 a の四級海技士（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11月9日08時46分

千葉県勝浦港東方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

モーターボートB

総トン数	499トン	9.1トン
全長	75.50メートル	
登録長		14.51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	1,471キロワット	450キロワット

3 事実の経過

Aは、平成26年6月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋の操舵室前部中央に操舵スタンド及びGPSプロッター、その左舷側にレーダー2台、同右舷側に機関コンソールをそれぞれ備え、a受審人ほか4人が乗り組み、菜種かす約1,200トンを載せ、船首3.5メートル船尾4.6メートルの喫水をもって、令和4年11月9日00時40分千葉港千葉第3区を発し、宮城県石巻港に向かった。

a受審人は、08時00分昇橋して一等航海士から船橋当直を引き継ぎ、2台のレーダーを1.5海里レンジで前方約2.8海里及び3海里レンジで前方4.7海里まで表示するオフセンターにそれぞれ設定し、共にヘッドアップ表示として作動させて単独の船橋当直に就き、房総半島南岸沖合を東行し、前路を横切る漁船を避航したのち、08時36分少し過ぎ勝浦灯台から103度（真方位、以下同じ。）3.9海里の地点で、針路を039度に定めて自動操舵とし、折からの海流によって右方に3度圧流され、12.9ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

08時42分半僅か過ぎa受審人は、勝浦灯台から088度4.7海里の地点に達したとき、正船首1,280メートルのところBを視認することができ、同船が船首を同じ方向に向けてほとんど動かないことから、漂泊していることが分かる状態で、その後Bに向かって衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、定針時にレーダー

及び目視で確認して他の漁船と見合い関係が生じない針路としたので、依然として予定進路上に航行の支障となる他船はいないと思い、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を見落としたまま、同船を避けることなく続航し、08時46分勝浦灯台から082度5.2海里の地点において、Aは、原針路及び原速力で、その船首がBの船尾に、後方から51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、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好で、付近海域には東北東方に向かう強い海流があった。

a受審人は、海上保安庁から連絡を受けて衝突の事実を知り、事後の措置にあたった。

また、Bは、船体ほぼ中央に操縦室を配し、同室上部にフライングブリッジを備え、平成30年7月に進水したFRP製モーターボートで、b受審人が単独で乗り組み、船首0.8メートル船尾1.3メートルの喫水をもって、同日06時00分千葉県夷隅川右岸のマリーナを発し、勝浦港東方沖合の釣り場に向かった。

b受審人は、06時30分頃前示の釣り場に到着したのち、漂泊と移動を繰り返して釣りをを行い、08時40分勝浦灯台から083度5.1海里の地点で、船首が東方を向いた状態で機関を停止して漂泊を開始し、右舷後方にAを目視で初めて認め、折からの海流により、073度の方向に1.2ノットの速力で圧流されながら、船尾甲板で釣りを行った。

08時42分半僅か過ぎb受審人は、勝浦灯台から083度5.2海里の地点で、船首が090度を向いていたとき、Aが右舷船尾51度1,280メートルのところとなり、その後同船が自船に向かって

衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、釣りを開始する前にAのほかに船舶を認めず、Aが自船に接近するようには見えなかったことから、無難に釣りができると思い、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、b受審人は、警告信号を行わず、更に接近しても、機関を始動させて移動するなど、衝突を避けるための措置をとらずに漂泊を続け、08時46分僅か前右舷船尾方至近に迫ったAに気付き、操縦室に移動して機関を始動して前進にかけたものの、効なく、Bは、船首が090度を向いたまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは船首外板に擦過傷を生じ、Bは船尾外板に破口等を生じたが、のちに修理され、b受審人が両下肢打撲血腫等を負った。

(航法の適用)

本件は、勝浦港東方沖合において、航行中のAと漂泊中のBが衝突したもので、衝突地点付近の海域には特別法である海上交通安全法及び港則法の適用がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用されることとなる。

海上衝突予防法には、航行中の船舶と漂泊中の船舶との関係についての航法規定がないことから、同法第38条及び第39条を適用して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、勝浦港東方沖合において、航行中のAが、見張り不十分で、漂泊中のBを避けなかっ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 受審人は、勝浦港東方沖合において、石巻港に向かって航行する場合、周囲の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。ところが、同人は、定針時にレーダー及び目視で確認して他の漁船と見合い関係が生じない針路としたので、依然として予定進路上に航行の支障となる他船はいないと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、漂泊中のBに気付かず、同船を避けることなく進行して衝突を招き、A及びBにそれぞれ損傷を生じさせ、b 受審人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2号を適用して同人の四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

b 受審人は、勝浦港東方沖合において、釣りを行いながら漂泊中、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。ところが、同人は、釣りを開始する前にAのほかに船舶を認めず、Aが自船に接近するようには見えなかったことから、無難に釣りができると思い、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、同船が自船に向かっ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、衝突を避けるための措置をとることなく漂泊を続けてAとの衝突を招き、A及びBにそれぞれ損傷を生じさせ、自らが負傷するに至った。

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11月29日

横浜地方海難審判所

審判官 米 倉 毅