

令和5年横審第22号

裁 決

油送船A旅客船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8月25日22時52分

師崎水道

2 船舶の要目

船種 船名 油送船A

旅客船B

総トン数	498トン	16トン
全長	64.464メートル	
登録長		11.93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	435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タンクガス警報器、レーダー2台、中央に操舵装置、右舷側にGPSプロッター、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54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4人が乗り組み、分解重油1,000トンを積載し、船首3.2メートル船尾4.7メートルの喫水をもって、令和4年8月24日15時20分大分港を発し、愛知県衣浦港に向かった。

a受審人は、翌25日19時30分伊良湖水道南方沖合で昇橋し、単独で船橋当直に就き、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示して、1号レーダーを1.5海里レンジで前方を2.5海里まで表示するオフセンターに、2号レーダーを0.75海里レンジに、どちらもコースアップ表示で作動させ、伊良湖水道航路を出航した後、師崎水道を經由する予定で、22時30分角石灯標から189度（真方位、以下同じ。）4.4海里の地点で、針路を006度に定め、10.8ノットの速力（対地速力、以下同じ。）とし、手動操舵によって進行した。

a受審人は、22時47分半少し前角石灯標から196度1.3海里の地点で左舷船首方にBの白、白、緑3灯を認めるとともに、レーダーで同船を探知し、22時49分角石灯標から199度1.0海里の

地点に至ったとき、Bが左舷船首22度1,060メートルのところとなり、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、レーダーで確認したとき動いていないように見えたことから操業中の漁船と考え、自船に接近することはないと思い、レーダーで継続的に監視するなど、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、22時52分僅か前左舷船尾至近にBの灯火を認めたものの、どうすることもできず、22時52分角石灯標から210度980メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その左舷船尾部にBの船首が、前方から64度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の西南西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、愛知県師崎港と同県日間賀漁港を結ぶ不定期で運航される軽合金製旅客船で、船体中央やや後方に操舵室を、その船首尾側に客室をそれぞれ配し、操舵室右舷側に椅子及び操舵輪を、左舷側にGPSプロッター、中央にレーダーをそれぞれ備え、b 受審人が1人で乗り組み、帰航の目的で、船首0.5メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、8月25日22時45分師崎港を発し、日間賀漁港に向かった。

ところで、b 受審人は、同日01時頃に旅客輸送を行い、03時頃就寝して07時半頃起床し、09時半頃、15時半頃及び22時半頃に旅客輸送をそれぞれ行い、昼食後に仮眠をとったものの、疲労が蓄積し、睡眠不足の状態であった。

b 受審人は、旅客を降ろして師崎港を発したとき、椅子に腰掛けた

姿勢で出航操船にあたり、旅客を降ろした安堵感に加え蓄積した疲労及び睡眠不足により、眠気を催したが、これまで操船中に居眠りをしたことがなかったので、まさか居眠りに陥ることはないと思い、立って操船するなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

b受審人は、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示したほか、マスト灯上方に白色全周灯1灯を掲げ、師崎港の南防波堤を航過し、22時47分少し過ぎ角石灯標から236度1,400メートルの地点で、針路を097度に定め、4.8ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b受審人は、同じ姿勢で操船を続けるうちに、いつしか居眠りに陥り、22時49分角石灯標から229度1,220メートルの地点に達したとき、右舷船首67度1,060メートルのところに、Aの白、白、紅3灯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ものの、居眠りに陥っていたので、このことに気付かなかった。

b受審人は、Aの進路を避けずに続航し、22時52分僅か前同船の機関の音で目覚め、船首至近にAの居住区から漏れる明かりを認め、右舵一杯をとったものの、及ばず、Bは、122度を向いたとき、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷船尾部外板に擦過傷を、Bは、船首昇降用はしごに曲損及び左舷船首部外板に擦過傷をそれぞれ生じた。

#### (航法の適用)

本件は、夜間、師崎水道において、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があるが、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、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3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、海上衝突予防法第15条の横切り船の航法によって律するのが相当である。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、夜間、師崎水道において、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、東行中のBが、居眠り運航の防止措置が不十分で、前路を左方に横切るAの進路を避けなかったことによつて発生したが、北上中の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なかったことも一因をなすものである。

b受審人は、夜間、師崎港において、旅客輸送を終えた安堵感に加え蓄積した疲労及び睡眠不足により、眠気を催した場合、居眠り運航とならないよう、立って操船するなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、これまで操船中に居眠りをしたことがなかったので、まさか居眠りに陥ることはないと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった職務上の過失により、師崎港の南防波堤航過後、居眠りに陥り、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、同船の進路を避けない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、夜間、師崎水道において、北上中、左舷船首方にBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、レーダーで継続的に監視するなど、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、レーダーで確認したとき動いていないように見えたことから操業中の漁船と考え、自船に接近することはないと思い、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、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ることなく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12月12日

横浜地方海難審判所

審判官 大 北 直 明