

令和4年神審第23号

裁 決

油送船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A次席一等航海士

海技免許 四級海技士（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、理事官高木省吾出席のうえ審理し、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 事件発生年月日時刻及び場所

令和3年3月24日02時10分

福井県越前岬西方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 油送船A

漁船B

総 ト ン 数	998トン	15トン
全 長	79.92メートル	
登 録 長		15.43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	503キロワット

### 3 事実の経過

Aは、船尾船橋型鋼製油送船で、船橋前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台及び電子海図システム、右舷側に機関遠隔操作盤をそれぞれ装備し、船橋右舷後部に海図台を備え、船長a2及びa1受審人ほか6人が乗り組み、ジェット燃料300キロリットルを積載し、船首2.55メートル船尾4.23メートルの喫水をもって、令和3年3月20日14時00分岡山県水島港を発し、途中、荒天を避けるため、京都府舞鶴港の岸壁に着岸し、越えて23日23時20分離岸して航海を再開し、石川県金沢港に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、海上公試運転成績書写によると、満載状態で、13.68ノットの前進速力で航走中、舵角35度を取って右旋回したときの最大横距及び同縦距がそれぞれ249メートル及び236メートル並びに13.65ノットの前進速力で航走中、同舵角を取って左旋回したときの最大横距及び同縦距がそれぞれ245メートル及び230メートルで、13.1ノットの前進速力で航走中、全速力後進発令から船体停止までに要する時間及び航走距離がそれぞれ4分42秒及び1,060メートルであった。

a1受審人は、舞鶴港の岸壁を離岸したのちに昇橋し、23時40分a2船長から引き継いで単独の船橋当直に就き、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、ヘッドアップで6海里レンジとしたレーダー1台をオフセンターとして作動させ、立った姿勢で操船に当たって若

狭湾を北上し、翌24日01時35分半僅か過ぎ越前岬灯台から228.5度（真方位、以下同じ。）16.18海里の地点で、針路を035度に定めて自動操舵とし、13.4ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a1受審人は、01時50分右舷前方に西行する複数の漁船（以下「漁船群」という。）の灯火を視認し、レーダーに表示された漁船群のエコートレイルを一見し、同群が自船の船首方を無難に航過するものと考え、02時00分海図台に移動して航海日誌への記事及び海図への船位の各記載に続き、航海計画書の作成などの事務作業を行いながら続航した。

02時05分a1受審人は、越前岬灯台から237度9.94海里の地点に達したとき、右舷船首16度1.74海里のところ、Bの白、紅2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が、事務作業に気を奪われ、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。

こうして、a1受審人は、住吉丸の進路を避けないで進行し、02時10分越前岬灯台から240度8.87海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その右舷船首部にBの船首が前方から45度の角度で衝突した。

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

a2船長は、04時00分海上保安庁からの連絡で、衝突した事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、船体ほぼ中央に操舵室を配した沖合底びき網漁業に従事するFRP製漁船で、同室前部中央に舵輪、その左舷側にレーダー

及び魚群探知機、右舷側に機関遠隔操縦装置、右舷後部にレーダー1台をそれぞれ装備し、b受審人ほか3人が乗り組み、操業の目的で、船首1.0メートル船尾1.3メートルの喫水をもって、僚船とともに同月24日01時00分福井県越前漁港を発し、同漁港西方沖合の漁場に向かった。

b受審人は、出航操船に引き続いて単独の船橋当直に就き、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、2海里レンジ及び8海里レンジとしたレーダー2台を作動させ、舵輪後方の椅子に腰掛けた姿勢で操船に当たり、01時05分越前岬灯台から153.5度3.17海里の地点で、針路を前示漁場に向く260度に定めて自動操舵とし、8.5ノットの速力で進行した。

b受審人は、01時55分左舷前方5.14海里のところに、Aのレーダー映像を初めて認めたのち、同船が北方に向けて航行していることを知り、Aが自船の進路を避けるものと考え、スマートフォンを操作して動画サイトなどを見ながら続航した。

02時05分b受審人は、越前岬灯台から238.5度8.21海里の地点に達したとき、Aが左舷船首29度1.74海里のところとなり、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、スマートフォンを見ることに気を奪われ、継続して方位変化を確かめるなど、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、Aに対して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をとることもなく進行し、02時10分僅か前船首至近に迫った同船を認めたものの、どうすることもできず、Bは、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷船首部外板に擦過傷を、Bは、球状船首、

右舷船首部外板に圧壊などをそれぞれ生じたが、のちいずれも修理された。

(航法の適用)

本件は、夜間、越前岬西方沖合において、北上中のAと西行中のBが衝突したもので、同海域には、特別法である港則法及び海上交通安全法が適用されないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

両船は、航行中の動力船を示す法定灯火を表示して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、見合い関係が生じたのち、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、越前岬西方沖合において、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した際、北上するAが、見張り不十分で、前路を左方に横切るBの進路を避けなかったことによって発生したが、西行する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協力動作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、夜間、越前岬西方沖合において、金沢港に向けて航行する場合、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。ところが、同人は、事務作業に気を奪われ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、B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ことに気付かず、同船の進路を避けずに進行して衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせる

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四級海技士（航海）の業務を 1 か月停止する。

b 受審人は、夜間、越前岬西方沖合において、漁場に向けて航行中、左舷前方に新幸丸を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、継続して方位変化を確かめるなど、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。ところが、同人は、スマートフォンを見ることに気を奪われ、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、警告信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行して衝突を招き、A、B 両船にそれぞれ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 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 2 月 1 6 日

神戸地方海難審判所

審判官 下 條 正 昭