

令和5年神審第5号

裁 決

貨物船A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）

補 佐 人 2人

受 審 人 b 1

職 名 B船長

操縦免許 小型船舶操縦士（一級小型船舶操縦士）

本件について、当海難審判所は、理事官佐藤雅彦出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 b 1 の小型船舶操縦士の業務を2か月停止する。

受審人 a を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和3年11月3日05時44分少し過ぎ

高知県室戸岬南方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	漁船B
総トン数		1,989トン	4.9トン
全長		85.00メートル	
登録長			10.47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		2,206キロワット	213キロワット

3 事実の経過

Aは、操舵室前部中央に操舵スタンドを、その左舷側にレーダー2台及びGPSプロッターを、右舷側に電子海図システム及び機関遠隔操作盤をそれぞれ装備した船尾船橋型貨物船で、a受審人ほか10人が乗り組み、空倉のまま、船首2.96メートル船尾4.46メートルの喫水をもって、令和3年11月2日15時45分山口県徳山下松港を発し、愛知県衣浦港に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、海上試運転成績書（船体部）写によると、バラスト状態で、15.2ノットの前進速力で航走中、舵角35度をとって右旋回したときの最大縦距及び同横距がそれぞれ308メートル及び359メートル並びに同状態で、舵角35度をとって左旋回したときの最大縦距及び同横距がそれぞれ304メートル及び311メートルで、14.5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同航走距離がそれぞれ2分17秒及び540メートルであった。

また、a受審人は、Aの船橋当直を00時00分から04時00分及び12時00分から16時00分までを二等航海士及び甲板手が、04時00分から08時00分及び16時00分から20時00分までを一等航海士及び甲板員が、08時00分から12時00分及び20時00分から24時00分までを甲板長及び甲板手がそれ

ぞれ入直する、4時間3直制とし、自身が一等航海士の時間帯に適宜入直していた。

a 受審人は、翌3日05時25分僅か前室戸岬灯台から217.5度（真方位、以下同じ。）6.35海里の地点で、一等航海士から引き継いで船橋当直に就き、針路を室戸岬南方沖合に向く062度に定めて自動操舵とし、13.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、甲板員を見張りに就け、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、ノースアップ表示で6海里レンジのオフセンターとしたレーダー1台及び電子海図システムをそれぞれ作動させて操船に当たり、05時28分少し前室戸岬灯台から215度5.78海里の地点に至り、左舷船首方から自船に接近する2隻の漁船を認めたことから、針路を072度に転じて続航した。

a 受審人は、05時34分半少し前室戸岬灯台から204度4.70海里の地点に達し、左舷前方2.5海里のところにBのレーダー映像を初めて認め、同船の白、緑2灯を視認し、また、前示2隻の漁船が前路を左方から右方に航過したことから、針路を065度に転じて進行した。

a 受審人は、レーダーでBの動向を注視していたところ、同船と近距離で航過するようになったことから、05時36分僅か前室戸岬灯台から201度4.43海里の地点に至り、針路を076度に転じて続航した。

a 受審人は、05時39分Bが針路を変更する様子がなかったことから、同船に向かって昼間信号灯を点滅し、05時40分室戸岬灯台から189.5度3.98海里の地点に達したとき、Bが左舷船首35度1.07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のを認めたが、Bが昼間信号灯の点滅に気付いていて、自船をいずれ避けるものと思い、警告信号を行うことも、直ちに機関を後進に掛けて停止するなど、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行した。

こうして、a受審人は、05時43分再度、Bに対して昼間信号灯を点滅し、05時43分半左舷船首至近となった同船に衝突の危険を感じ、手動操舵に切り替えて右舵一杯としたものの、及ばず、05時44分少し過ぎ室戸岬灯台から176度3.70海里の地点において、Aは、船首が107度を向き、12.8ノットの速力となったとき、その船首が、Bの右舷船尾部に後方から53度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風はほとんどなく、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、船体中央やや後方に甲板室を配し、その後部上方に操舵区画を設け、同区画前部中央に舵輪を、右舷壁際に機関遠隔操縦装置を、同室に魚群探知機及びGPSプロッターをそれぞれ装備したFRP製漁船で、b1受審人ほか1人が乗り組み、さんご漁の目的で、船首0.5メートル船尾1.3メートルの喫水をもって、同日05時05分高知県室戸岬漁港を発し、室戸岬南方約8海里沖合の漁場に向かった。

b1受審人は、甲板員を船尾甲板に配し、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、GPSプロッター及び魚群探知機をそれぞれ作動させて、舵輪後方の椅子に腰掛けた姿勢で操船に当たり、05時22分半僅か過ぎ室戸岬灯台から233.5度1.08海里の地点で、針路を160度に定めて自動操舵とし、9.0ノットの速力で進行した。

b1受審人は、定針したのち、周囲を一見して船舶を認めなかった

ことから、航行の支障となる他船はいないものと考えてGPSプロッターの画面を見ながら続航し、05時40分室戸岬灯台から179.5度3.10海里の地点に達したとき、右舷船首61度1.07海里のところに、Aが表示する白、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が、依然として、航行の支障となる他船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。

こうして、b1受審人は、Aの進路を避けないで進行し、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、球状船首に擦過傷を生じ、Bは、右舷船尾部外板に圧壊等を生じるとともに転覆し、B甲板員b2が、落水して溺死と検案された。

(航法の適用)

本件は、夜間、室戸岬南方沖合において、東行中のAと南下中のBとが衝突したもので、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。

事実の経過で示したとおり、衝突の約4分前に見合い関係が生じた際、両船は互いに視野の内にあり、AからはBの白、緑2灯を左舷船首方に、BからはAの白、白、紅3灯を右舷船首方にそれぞれ視認でき、互いに進路を横切る態勢で接近して衝突に至ったもので、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、室戸岬南方沖合において、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、南下する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、東行するAが、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 1 受審人は、夜間、室戸岬南方沖合において、漁場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。しかるに、同人は、航行の支障となる他船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、B甲板員b 2を死亡させるに至った。

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2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を2か月停止する。

a 受審人は、夜間、室戸岬南方沖合において、衣浦港に向けて東行中、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のを認めた場合、直ちに機関を後進に掛けて停止するなど、衝突を避けるための協力動作をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、Bが昼間信号灯の点滅に気付いていて、自船をいずれ避けるものと思い、衝突を避けるための協力動作をとらなかった職務上の過失により、Bとの衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせ、B甲板員b 2を死亡させるに至った。

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10月31日

神戸地方海難審判所

審判長 審判官 池 田 博 美

審判官 下 條 正 昭

審判官 前 田 昭 広