

令和5年神審第6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）

受 審 人 b

職 名 B船長

操縦免許 小型船舶操縦士

補 佐 人 1人

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3年11月25日07時25分僅か過ぎ

徳島県橘港

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	漁船B
総トン数		749トン	9.7トン
全長		79.24メートル	
登録長			13.41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	
漁船法馬力数			110

### 3 事実の経過

Aは、令和2年6月に進水し、操舵室前部中央に操舵スタンド、電子海図システム及びレーダーを、その左舷側にレーダー及びGPSプロッターを、右舷側に機関遠隔操作盤をそれぞれ備えた船尾船橋型の鋼製貨物船兼砂利運搬船で、a受審人ほか3人が乗り組み、空倉のまま、船首2.0メートル船尾4.0メートルの喫水をもって、令和3年11月24日08時00分大分県中津港を発し、橘港に向かった。

ところで、Aの海上試運転成績表（船体部）写によれば、6.6ノットの速力で航行中、舵角35度をとったとき、左旋回では最大縦距が213.53メートル、最大横距が177.80メートルで、360度回頭するのに4分53秒を、7.6ノットの速力で航行中、舵角35度をとったとき、右旋回では最大縦距が241.61メートル、最大横距が150.58メートルで、360度回頭するのに4分42秒をそれぞれ要し、11.9ノットの速力で航行中、後進を発令して船体が停止するまでの航走距離は588メートル、その所要時間は3分44秒であった。

また、a受審人は、中津港を発航する前に一等航海士及び機関長が急きよ下船したため、Aの1日の最長航行時間が「8時間超～16時間以下」で、安全最少定員が、甲板部が船長及び一等航海士を含む計

4人、機関部が機関長及び一等機関士の計2人のところ、甲板部が、自身及び海技免許を受有せず、甲板部の航海当直部員の認定を受けていない甲板員の計2人が、機関部が、五級海技士（機関）の海技免許を受有する一等機関士及び海技免許を受有せず、機関部の航海当直部員の認定を受けていない機関員の計2人がそれぞれ乗り組む状況下、部門間兼務が認められない四級海技士（航海）の海技免許を受有する一等機関士を船橋航海当直に当て、甲板部、機関部とも有資格者を補充することなく、中津港を発航したものであった。

a 受審人は、翌25日04時25分橘港東方沖合に至り、時間調整のため同沖合で錨泊したのち、同港内の着岸予定岸壁に向かうこととして抜錨し、07時10分3海里レンジ及び1海里レンジで、共にヘッドアップ及びオフセンターとした2台のレーダー、GPSプロッター及び電子海図システムをそれぞれ作動させ、船首に2人、船尾に1人の乗組員をそれぞれ配置し、橘港東方沖合を南下することとして発進した。

a 受審人は、橘港内の徳島県ウルメ島を右舷方に見て南下を続け、07時22分半少し過ぎ橘浦ウルメ島南東方灯標（以下「ウルメ島灯標」という。）から301度（真方位、以下同じ。）380メートルの地点で、針路を262度に定め、5.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）とし、徐々に増速しながら、手動操舵によって進行した。

a 受審人は、07時23分僅か過ぎ右舷船首方750メートル付近に、ウルメ島西方沖合で左転して東行するBを初認し、同船と右舷を対して航過すると考え、続航した。

a 受審人は、橘港に入航し、07時24分僅か過ぎウルメ島灯標から284.5度620メートルの地点に達し、6.7ノットの速力となったとき、Bが右舷船首51度330メートルのところとなり、同船

がそのままの針路、速力を保持すれば、自船と右舷を対して、約220メートルの船間距離で無難に航過する態勢であったところ、Bが自船の前路に向けて右転し、新たな衝突の危険を生じさせたが、Bとは右舷を対して無難に航過するものと思い、目視で同船の動向を確認するなど、Bに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、警告信号を行わず、減速するなど、衝突を避けるための措置をとらずに進行した。

こうして、a受審人は、増速しながら続航中、07時24分半僅か過ぎ右舷船首方至近に自船に接近するBを認め、機関を全速力後進としたものの、及ばず、07時25分僅か過ぎウルメ島灯標から278.5度850メートルの地点において、Aは、船首が257度を向き、7.6ノットの速力となったとき、その右舷船首部にBの船首が後方から77度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の西風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、船体後部に操舵室を配し、同室前部中央に舵輪及び魚群探知機を、その左舷側にレーダー及びGPSプロッターを、右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えた、瀬戸内海機船船びき網漁業に探索船兼運搬船として従事するFRP製漁船で、b受審人ほか1人が乗り組み、網船2隻と船団を組み、操業の目的で、船首1.2メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、同月25日06時00分徳島県阿南市椿泊町の係留地を発し、同県富岡港周辺の漁場に向かった。

b受審人は、目的の漁場に到着し、甲板員が操舵室で休息するなか、GPSプロッター及びノースアップで1.5海里レンジないし3海里レンジとしたレーダーをそれぞれ作動させ、舵輪後方の椅子に腰掛けた姿勢で、魚群探知機を見ながら富岡港周辺で魚群探索を行ったもの

の、魚影を認めなかったことから南下して橘港東方沖合で同探索を続けていたところ、07時12分半左舷船首方1,200メートル付近に南下するAを初認し、同船がウルメ島を右舷方に見て航行した後に同港の岸壁に向かうことを承知して橘港に入航し、07時21分ウルメ島灯標から315度1,420メートルの地点で、針路を191度に定め、機関を回転数毎分1,200にかけて9.0ノットの速力とし、手動操舵によって進行した。

b受審人は、魚群探索を続けていたところ、07時23分僅か過ぎウルメ島灯標から291度1,200メートルの地点に至り、ウルメ島の南東方沖合で同島の南方沖合に向けて操業を行っている同業の網船を認め、同船周辺の魚群の有無を確認するために針路を100度に転じ、魚群探知機を見ながら同探索を続けた。

b受審人は、07時24分僅か過ぎウルメ島灯標から294.5度920メートルの地点に達したとき、Aが右舷船首33度330メートルのところとなり、そのままの針路、速力を保持すれば、同船と右舷を対して無難に航過する態勢であったが、魚群を探索することに気をとられ、目視でAの動向を確認するなど、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、針路をAの前路に向く180度に転じ、新たな衝突の危険を生じさせた。

こうして、b受審人は、同じ針路、速力で続航し、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、右舷船首部外板に擦過傷を生じ、Bは、船首外板に破口を伴う擦過傷を生じたが、のち修理された。

(航法の適用)

本件は、特別法である港則法が適用される橘港において、いずれも航

行中のAとBが衝突したもので、適用される航法について検討する。

Aは、総トン数749トンの汽艇等以外の船舶、Bは、総トン数9.7トンの船舶で汽艇等に該当することから、港則法第18条第1項の適用が考えられるが、Bが、衝突の1分僅か前に右舷を対して無難に航過する態勢のAの前路に向けて右転したことにより、衝突の危険がある見合い関係が生じたもので、避航動作、協力動作をそれぞれとる十分な時間的及び距離的余裕がなかったと認められるので、同項を適用することは相当でない。

その他、港則法には本件に適用する航法規定がないので、一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）が適用されることになる。

Bが、Aの前路に向けて右転したことにより、互いに進路を横切る態勢で接近して衝突していることから、予防法第15条の横切り船の航法の適用が考えられるが、同条の適用においても、避航動作、協力動作をそれぞれとる十分な時間的及び距離的余裕がなかったと認められるので、予防法第15条を適用することは相当でない。

その他、予防法には本件に適用される航法規定がないことから、同法第38条及び第39条の船員の常務により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、橘港において、東行中のBが、動静監視不十分で、無難に航過する態勢のAの前路に向けて右転し、新たな衝突の危険を生じさせたことによって発生したが、西行中の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措置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、橘港において、魚群探索を行いながら航行中、同港東方沖合で左舷船首方に南下するAを認めていた場合、同船がウルメ島を右

舷方に見て航行した後に橘港の岸壁に向かうことを知っていたのだから、衝突のおそれの有無を判断できるよう、A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、魚群を探索することに気をとられ、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、右舷を対して無難に航過する態勢の同船の前路に向けて右転し、新たな衝突の危険を生じさせて衝突を招き、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、橘港において、同港内の着岸予定岸壁に向けて航行中、橘港東方沖合で右舷船首方に東行するBを認めていた場合、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。しかるに、同人は、Bとは右舷を対して無難に航過するものと思い、同船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が自船の前路に向けて右転し、新たな衝突の危険を生じさせた状況に気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための措置をとることも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10月24日

神戸地方海難審判所

審判官 前田 昭 広