

令和4年長審第20号

裁 決

掃海艇A漁船B衝突事件

指定海難関係人 a

職 名 A艇長

補 佐 人 1名

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、理事官川西篤史出席のうえ審理し、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。

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5月7日15時28分半少し前

壱岐水道

2 船舶の要目

船 種 船 名 掃海艇A

漁船B

総 ト ン 数

7.3トン

排水量	570トン	
全長	57.00メートル	
登録長		11.51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	1,618キロワット	
漁船法馬力数		423キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

ア A

Aは、平成20年9月に進水し、海上自衛隊掃海隊群第2掃海隊に編入され、佐世保基地に配備された、可変ピッチプロペラ、シリングラダー及びバウスラスターを備えた2機2軸2舵の木製掃海艇で、最上層に艦橋を配した2層の甲板室を長船首楼甲板上に設け、戦闘指揮所を艦橋下層の同甲板上に区画し、20ミリ機関砲1門、機雷処分具2機及び掃海具一式を装備していた。

艦橋は、その前面が船首端から約20メートル後方に位置し、艦橋中央部に舵輪及び自動操舵装置を組み込んだコンソール、その左舷側に機関遠隔操縦装置、右舷側に自動衝突予防援助装置付き水上レーダー及び国際VHF無線電話、前部中央にレピーターコンパス、その左舷側に電子海図システム、右舷側に艇長用座席、両舷ウイングにレピーターコンパス、探照灯及び双眼鏡をそれぞれ備えていた。

傘型危険界表によれば、排水量が718トン、船首3.15メートル船尾3.11メートルの喫水における速力12ノットの状態から全速力後進を発令したとき、船体が停止するまでの所要時間及び最短停止距離が、1分09秒及び240メートルであり、

全速力後進発令と共に左及び右各舵角30度をとったとき、船体が停止するまでの所要時間、縦距及び横距が、それぞれ1分03秒、161メートル及び78メートル並びに1分10秒、165メートル及び65メートルであった。

イ B

Bは、平成元年5月に進水し、はえなわ漁業に従事するFRP製漁船で、船体中央やや船尾寄りに操舵室を設け、同室前部中央に舵輪及び自動操舵装置、その左舷側にレーダー、右舷側に機関回転計及び機関遠隔操縦装置、後方に操縦席をそれぞれ装備していた。

(2) 関係人の経歴等

ア a 指定海難関係人

(省略)

イ b 受審人

(省略)

(3) Aの当直体制

a 指定海難関係人は、艦橋当直体制を、船務長、処分士及びレーダー等を活用して戦術活動に当たる船務士の順に、それぞれが操舵員、信号員各1人及び機関員、見張員各2人と共に7人で入直する3時間交替の輪番制と定め、出入港時、狭水道通過時、視界制限時などには、自ら操艦指揮を執っていたほか、船務士が艦橋当直に就く際には、同人の実務経験が2か月弱であったことに鑑み、熟練の乗組員1人を補佐に当たらせるとともに、在橋して自ら操艦指揮を執ることとしていた。

そして、a 指定海難関係人は、「自衛艦乗員服務規則」に従い、当直士官が基準針路及び速力区分の各変更を伴う操艦指示を出す場

合には、自らの承認を得るよう求めていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a指定海難関係人ほか37人が乗り組み、訓練の目的で、船首3.17メートル船尾3.10メートルの喫水をもって、令和3年5月7日11時31分長崎県佐世保港の係留地を発し、神奈川県横須賀港に向かった。

a指定海難関係人は、船務士ほか6人を艦橋配置に就け、乗組員1人を船務士の補佐に当たらせ、自らは艇長席に腰掛けた姿勢で操艦指揮を執り、船務士の操艦指示に承認を与えて、14時51分半少し過ぎ壱岐乙島灯台から197.5度（真方位、以下同じ。）9.68海里の地点で、針路を壱岐島南南東方沖合約6海里に向く058度に定め、13.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

船務士は、15時08分壱岐乙島灯台から180度7.35海里の地点に至り、左舷船首方約6海里のところにBを初めて認め、壱岐水道を南下する漁船であると判断した。

a指定海難関係人は、15時16分壱岐乙島灯台から167度6.57海里の地点で、左見張員からの船務士に対する報告から、左舷船首方約3.5海里のところに、Bが明確な方位変化がないまま接近していることを初めて知り、同船に対する動静監視を始め、15時24分壱岐乙島灯台から152度6.20海里の地点に至り、左舷船首方約1.3海里のところに、Bが明確な方位変化がないまま接近を続け、船上に乗組員の存在を確認できなかったことから、船務士が同船に対して注意喚起信号を行い、15時26分壱岐乙島灯台から148度6.19海里の地点に達したとき、Bが左舷船首29度1,320メートルのところとなり、船上に乗組員の存在を

確認できないまま、同船が自船の前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近したので、船務士がBに対して警告信号を行った。

15時26分半少し前 a 指定海難関係人は、壱岐乙島灯台から147度6.19海里の地点に達したとき、Bが左舷船首29度1,050メートルのところとなり、警告信号を行ったものの、依然として避航の様子がないまま間近に接近するのを認めたが、直ちに機関を後進にかけて行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとることなく続航した。

こうして、a 指定海難関係人は、汽笛の吹鳴を繰り返し、15時27分壱岐乙島灯台から146度6.18海里の地点で、左舷船首に迫ったBに衝突の危険を感じ、航過距離を少し広げようと機関を中立運転にかけて速力を徐々に減じながら進行し、15時28分左舷一杯に取り、機関を前進にかけたものの、及ばず、15時28分半少し前壱岐乙島灯台から143度6.20海里の地点において、Aは、船首が050度を向き、12.0ノットの速力となったとき、その左舷船尾部にBの船首部が前方から67度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力4の南西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、b 受審人ほか1人が乗り組み、操業の目的で、船首0.3メートル船尾1.3メートルの喫水をもって、5月3日10時30分呼子港の係留地を発し、対馬及び壱岐島周辺の漁場に向かった。

b 受審人は、前示漁場に到着すると錨泊して操業開始時期を待ち、翌4日03時00分魚群探索を始め、操業と移動を繰り返した後、越えて7日13時30分同漁場を発進して帰途に就き、コースアップ表示で3海里レンジ設定としたレーダーを作動させ、操縦席に腰

掛けた姿勢で操船に当たり、14時40分半少し過ぎ壱岐乙島灯台から049度2.27海里の地点で、針路を呼子港に向く163度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分1,000にかけ、8.5ノットの速力で進行した。

b受審人は、15時10分壱岐乙島灯台から127.5度3.68海里の地点に至り、船首方を一べつし、レーダーを0.75海里レンジ設定に切り換え、操舵室の床に腰を下ろして食事を取り始めた。

15時26分半少し前b受審人は、壱岐乙島灯台から142度5.96海里の地点に達したとき、右舷船首46度1,050メートルのところに、A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したが、食事を取り始めるとき船首方を一べつして他船を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる船舶はいないものと思い、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、操舵室の床に腰を下ろしたまま食事を取りながら続航した。

こうして、b受審人は、Aの進路を避けることなく進行中、Bは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷船尾部外板に凹損を伴う擦過傷等を、Bは、船首部外板に亀裂を伴う擦過傷等をそれぞれ生じたが、後にいずれも修理された。

(航法の適用)

本件は、壱岐水道において、東行するAと南下するBとが衝突したもので、衝突地点付近は特別法である港則法及び海上交通安全法が適用される海域ではないので、一般法である海上衝突予防法が適用される。

本件時、両船は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、Aが減速したものの衝突のおそれが解消することなく衝突に至ったこと及び衝突のおそれがある態勢となってから衝突に至るまでの間に、それぞれに要求される動作をとるのに必要な時間的、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、壱岐水道において、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、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、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、壱岐水道において、呼子港に向けて南下する場合、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、食事を取り始めるとき船首方を一べつして他船を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる船舶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、その進路を避けることなく進行して同船との衝突を招き、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。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年8月24日

長崎地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁