

令和4年長審第11号

裁 決

貨物船AモーターボートB衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A二等航海士

海技免許 四級海技士（航海）（履歴限定）

補 佐 人 3人

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 a 1 の四級海技士（航海）の業務を2か月停止する。

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9月12日03時10分

長崎県黒島南方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	貨物船A	モーターボートB
-----	-----	------	----------

総 ト ン 数	498トン	5トン未満
---------	-------	-------

全 長	76.20メートル	
-----	-----------	--

登 録 長		8.30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	132キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備

ア Aは、平成16年11月に進水した船尾船橋型の鋼製貨物船で、船橋左舷後部に海図台を、船橋前部中央に操船コンソールをそれぞれ設け、同コンソール中央に操舵スタンドを、その左舷側にレーダー2台を、右舷側に主機遠隔操縦装置をそれぞれ配し、船橋左舷前部窓下の棚にGPSプロッターを備えていた。

イ Bは、平成10年4月に進水し、船体ほぼ中央部に操舵室を、同室前方一段下にキャビンをそれぞれ配置し、操舵室左舷側前部に同キャビンへの出入口が設けられ、同室右舷側に舵輪、航海計器、機関操縦レバー及び操縦席で構成したコックピットを配したFRP製モーターボートで、レーダー及びホーンを備え、後部甲板に金属製支柱を立てて同甲板をオーニングで覆い、集魚の目的で、同オーニング両舷に各2個のLED投光器を、操舵室上方の両舷に各1個のLED投光器をそれぞれ取り付け、船首部に舷灯一对を、操舵室上部に立てた高さ約1メートルのフラグポールの頂部に白色の全周灯1個をそれぞれ備えていた。

(2) a1受審人の経歴等

a1受審人は、令和元年9月から内航貨物船に航海士として乗船するようになり、Aには令和3年7月から二等航海士として乗り組み、本事件発生場所を航行したことが約10回あり、その約半数が夜間の航行であった。

また、a1受審人は、平素、a2船長から、漁船や遊漁船に注意して航行すること、船橋当直を交替する際には04時及び16時の

推定船位を海図に記入すること並びに航海日誌に4時間の航程を記入する際にはできるだけ正確な値を記入することなどを指示されていた。

(3) Aの船橋当直体制

a 2船長は、船橋当直を、00時から04時及び12時から16時をa 1受審人が、04時から08時及び16時から20時を一等航海士が、08時から12時及び20時から24時を自身がそれぞれ行う3直4時間交替制としていた。

また、Aでは、次直が定められた各交替時刻の約40分前に昇橋し、前直と交替することが慣例となっていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a 2船長及びa 1受審人ほか3人が乗り組み、空のコンテナ60個を積載し、船首2.38メートル船尾3.35メートルの喫水をもって、令和3年9月10日15時00分沖縄県那覇港を発し、福岡県博多港に向かった。

a 1受審人は、翌11日23時20分長崎県野母埼^の南西方沖合で昇橋し、a 2船長と交替して単独の船橋当直に就き、航行中の動力船の法定灯火を表示し、2台のレーダーをコースアップ表示の3海里レンジ及び0.5海里レンジにそれぞれ設定して作動させ、九州西方沖合を平戸瀬戸に向けて北上し、翌12日02時58分僅か前面高白瀬^{おもだかしらせ}灯台から242.5度（真方位、以下同じ。）5.1海里的地点で、針路を015度に定めて自動操舵とし、12.4ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 1受審人は、03時00分の船位がGPSプロッターに表示された後、前路を一見して他船を見掛けなかったことから、次直が昇橋する前に、GPSプロッターに表示された当直時間中の航跡を海

図に転記して航行距離を計測したのち、04時00分の推定船位を求めて海図に記入し、その後、航海日誌に00時00分から04時00分までの航行距離などを記入する作業（以下、航跡の転記から航海日誌記入までの作業を「航海日誌記入作業」という。）を行うこととし、同作業を始め、03時07分面高白瀬灯台から262.5度4.1海里の地点に達したとき、正船首1,150メートルのところ、Bの複数の投光器の明かりに照らされた船体後部を視認でき、同船が、錨泊中であることを示す白色の全周灯を掲げていないものの、折からの東風に船首を向け、ほとんど移動しないことから、錨泊中であることが分かり、Bに向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、航海日誌記入作業を行うことに気を奪われ、見張り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、a1受審人は、Bを避けることなく続航中、03時10分僅か前航海日誌記入作業を終えて船首方を向き、至近にBの明かりを初めて視認したものの、どうすることもできず、03時10分面高白瀬灯台から270.5度3.9海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その船首がBの右舷中央部に後方から75度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の東風が吹き、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、自室で就寝中、a1受審人からの船内電話による報告を受けて衝突の事実を知り、昇橋して事後の措置に当たった。

また、Bは、b1船長が1人で乗り組み、知人2人を乗せ、いずれも救命胴衣を着用し、釣りの目的で、同月11日16時00分長崎県大村港を発し、黒島南方沖合の釣り場に向かった。

b 1 船長は、前示釣り場に至って移動しながら釣りを行ったのち、1 8 時 3 3 分衝突地点付近で、機関を停止し、船首から錨を投下して錨泊を開始し、錨泊中であることを示す白色の全周灯を掲げることなく、前示投光器 6 個を点灯し、翌 1 2 日 0 3 時 0 7 分衝突地点で、船首が 0 9 0 度を向いていたとき、右舷船尾 7 5 度 1, 1 5 0 メートルのところに、A の白、白、紅、緑 4 灯を視認することができ、その後同船が自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、見張りを十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

b 1 船長は、注意喚起信号を行うことも、更に接近したとき、衝突を避けるための措置をとることもなく錨泊を続け、0 3 時 1 0 分少し前後部甲板で釣りを行っていた同乗者 2 人が至近に迫った A の存在に気付き、同乗者の 1 人が A に向かって大声で叫んだものの、B は、船首が 0 9 0 度を向いたまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、A は、球状船首に修理を要さない擦過傷を生じ、B は、船体に亀裂を生じて転覆したのち沈没し、同船同乗者 b 2 は、巡視艇によって現場付近の海域で発見され、溺死と検案され、b 1 船長（小型船舶操縦免許受有）は、一時行方不明となり、同月 2 2 日現場付近の海域で航行中の船舶によって発見され、心臓挫傷兼肺挫滅による死亡と検案され、B 同乗者 1 人は、前額部打撲傷を負った。

（航法の適用）

本件は、黒島南方沖合において、航行中の A と錨泊中の B とが衝突したもので、衝突地点付近の海域には特別法である港則法及び海上交通安全法の適用がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

海上衝突予防法には、航行中の船舶と錨泊中の船舶との関係についての航法規定がないので、同法第38条及び第39条の船員の常務によって律するのが相当である。

なお、Bが法定灯火を表示していなかったことについては、海難防止の観点から是正されるべき事項である。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、夜間、黒島南方沖合において、航行中のAが、見張り不十分で、前路で錨泊中のBを避けなかったことによって発生したが、Bが見張り不十分で、注意喚起信号を行わず、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。

a 1 受審人は、夜間、黒島南方沖合において、平戸瀬戸に向けて北上する場合、前路の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、航海日誌記入作業を行うことに気を奪われ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、前路で錨泊中のBに気付かず、同船を避けずに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てBを沈没させ、同船の船長及び同乗者1人を死亡させ、B同乗者1人を負傷させるに至った。

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2か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年9月7日

長崎地方海難審判所

審判長 審判官 八 田 一 郎

審判官 菅 生 貴 繁

審判官 上 田 容 之