

令和5年函審第10号

裁 決

油送船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A二等航海士

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bの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人a2を戒告する。

受審人a1を懲戒しない。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和4年12月2日00時10分

北海道苫小牧港南方沖合

## 2 船舶の要目

船種	船名	油送船A	漁船B
総トン数		3,814トン	4.9トン
全長		104.84メートル	
登録長			13.08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		3,900キロワット	450キロワット

## 3 事実の経過

Aは、平成21年10月に進水した船尾船橋型鋼製油送船で、船橋の操舵室前部中央に操舵スタンド、その左舷側にGPSプロッター及びレーダー2台、同右舷側に機関コンソールをそれぞれ備え、a1受審人及びa2受審人ほか10人が乗り組み、灯油2,300キロリットル及びガソリン3,000キロリットルを積載し、船首5.2メートル船尾6.5メートルの喫水をもって、令和4年12月1日20時30分苫小牧港を発し、北海道留萌港に向かった。

ところで、Aの船舶所有者が定める安全管理マニュアルには、船長が、航海計画を立て、出港配置に引き続き航海当直を実施し、船長命令簿を使用して必要な指示をする並びに入港から出港まで船体及び積み荷の保安、保全のために停泊当直を配置しなければならない各旨が、また、航海当直手順書には、当直者が、見張りを励行する及び船橋を無人にしてはならない各旨がそれぞれ記載されていた。

a1受審人は、留萌港の入港時刻調整のために苫小牧港南方沖合で錨泊することとし、21時15分苫小牧灯台から138度（真方位、以下同じ。）4.1海里の地点付近で、水深約40メートルの海中に

船首から錨を投じて錨鎖7節を延出し、機関を停止して錨泊中の船舶であることを示す法定灯火を表示し、危険物船舶運送及び貯蔵規則に定める危険物を積載している船舶であることを示す灯火、作業灯並びに通路灯等を点灯して船首が西北西方を向いた状態で単錨泊を始め、2時間交替の停泊当直体制とすることとし、a 2受審人に対しては、23時30分からの単独での当直を指示した。

a 2受審人は、23時30分前直者から引き継いで当直に就いたのち、23時40分苫小牧灯台から138度4.1海里の地点で、自船が防波堤等に囲われていない錨地に錨泊している状況であったが、他船から見て目立つように作業灯等を点灯しているため、接近する船舶があっても錨泊中の自船を避けるものと思われ、当直を維持せず、降橋して階下の荷役事務室及び自室に移動して帳簿の記載を行った。

こうして、a 2受審人は、翌2日00時06分半僅か前苫小牧灯台から138度4.1海里の地点で、船首が288度を向いていたとき、右舷船首58度1, 200メートルのところ、Bの白、紅2灯を見ることが出来る状態で、その後同船が自船に向かって衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったものの、船橋を無人にしてこのことに気付かず、注意喚起信号を行わずに錨泊を続け、00時10分苫小牧灯台から138度4.1海里の地点において、Aは、船首が288度を向いたとき、その右舷船首部にBの右舷船首部が、前方から59度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力3の西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好で、付近海域には020度に向かう流速0.2ノットの海流があった。

a 1受審人は、海上保安庁から連絡を受けて衝突の事実を知り、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、GPSコンパスを備えた刺網漁業に従事するFRP製漁船で、同室中央に舵輪及び機関遠隔操縦レバー、その前方にGPSプロッター及びレーダー、操舵室右舷側にレーダー及び魚群探知機、同室天井棚の右舷側に無線機7台を備え、b受審人ほか5人が乗り組み、船首0.5メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、同月1日23時50分苫小牧港第2区を発し、同港南方沖合の漁場に向かった。

b受審人は、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示して2台のレーダーを2海里及び0.75海里の各レンジに設定し、いずれもノースアップ表示として作動させて単独の操船に当たり、東島防波堤の西方を航過したのち、23時57分少し過ぎ苫小牧灯台から110度2.3海里の地点で、針路を167度に定めて自動操舵とし、折からの海流によって左方に1度圧流され、11.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

b受審人は、23時59分僅か過ぎ2海里レンジ設定のレーダー画面を見たところ、左舷船首1度2.0海里のところAの映像を初めて認め、同船が錨泊中で移動しないので、その西方を無難に航過できるものと考え、翌2日00時05分右舷方に向けて3台の無線機の設定作業を始めた。

00時06分半僅か前b受審人は、苫小牧灯台から133度3.5海里の地点に達したとき、Aが左舷船首1度1,200メートルのところとなり、その後同船に向かって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Aの西方を支障なく航過できるものと思い、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、b受審人は、速やかに針路を転じるなど、Aを避けるこ

となく続航し、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は右舷船首部外板に擦過傷を生じ、Bは右舷船首部外板に亀裂を伴う凹損等を生じたが、のちに修理された。

#### (航法の適用)

本件は、苫小牧港南方沖合において、錨泊中のAと航行中のB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こととなる。

海上衝突予防法には、錨泊中の船舶と航行中の船舶との関係について個別に規定した条文がないことから、同法第38条及び第39条を適用して船員の常務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、苫小牧港南方沖合において、航行中のBが、動静監視不十分で、錨泊中のAを避けなかったことによって発生したが、Aが、当直の維持が不十分で、注意喚起信号を行わなかったことも一因をなすものである。

b受審人は、夜間、苫小牧港南方沖合において、漁場に向かって航行中、レーダー画面にAの映像を認めた場合、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、Aが錨泊中で移動しないので、その西方を無難に航過できるものと思い、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、Aに向かって衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、同船を避けることなく進行して衝突を招き、A及びB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。

a 2 受審人は、夜間、苫小牧港南方沖合において、防波堤等に囲われていない錨地に錨泊している場合、当直を維持すべき注意義務があった。しかるに、同人は、他船から見て目立つように作業灯等を点灯しているのに、接近する船舶があっても錨泊中の自船を避けるものと思ひ、当直を維持しなかった職務上の過失により、船橋を無人とし、B が自船に向かって衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったものの、注意喚起信号を行わずに錨泊を続けて B と衝突する事態を招き、A 及び B にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上の a 2 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。

a 1 受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和 6 年 8 月 21 日

函館地方海難審判所

審判官 米 倉 毅