

令和5年仙審第13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 五級海技士（航海）

受 審 人 b

職 名 B船長

海技免許 五級海技士（航海）

補 佐 人 6人

本件について、当海難審判所は、理事官大野徹二及び同官荒木信也出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 b 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4年7月29日17時27分僅か前

青森県八戸港港外

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	漁船B
総トン数		499トン	480トン
全長		75.93メートル	70.30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	2,647キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

ア A

Aは、平成20年1月に進水し、上甲板中央部下方に貨物倉1個及び同後部に最上層を操舵室として配した3層の甲板室を設け、4翼固定ピッチプロペラ及びバウスラスタを備えた鋼製貨物船で、脚荷水倉を貨物倉下方及び側方にそれぞれ区画して二重船殻構造としていた。

操舵室は、前面が船首端から約60メートル後方に位置し、前部中央にジャイロレピーターコンパス、電子海図システム、操舵装置、機関遠隔操縦装置、バウスラスタ操縦装置等が組み込まれたコンソールを、同コンソール左舷側上部に1号及び2号の各レーダー、GPS表示器、GPSコンパス表示装置等を、同右舷側上部に船舶自動識別装置(AIS)表示部、GPSプロッター、国際VHF無線電話装置等をそれぞれ装備し、同室左舷後部に海図台を設けていた。

速力は、海上試運転成績書(船体部)によると、喫水が船首1.40メートル船尾3.12メートル及び排水量が1,298トンの状態で、主機出力を負荷2分の1及び同負荷4分の4に整定して前進中における平均速力が12.05ノット及び14.04ノットであった。

また、操縦性能は、海上試運転成績書（船体部）によると、前示の状態及び14.04ノットの平均速力で、前進中に舵中央から左舵35度又は右舵35度を発令し、90度回頭に要する時間が左旋回で33秒及び右旋回で44秒、左旋回径が173メートル及び右旋回径が187メートル、同状態及び同平均速力で、前進中に舵中央及び主機出力を負荷4分の4とした後進を発令し、船体が停止するまでの所要時間が1分51秒であった。

イ B

Bは、令和3年2月に進水し、上甲板中央部下方に魚倉8個及び同後部に上層を操舵室として配した2層の甲板室を設け、船尾部中央の凹部に灯船を搭載し、4翼可変ピッチプロペラ並びにバウ及びスタンの両スラストを備えた鋼製漁船で、脚荷水倉を船首部及び船尾部の各下方にそれぞれ区画していた。

操舵室は、前面が船首端から約45メートル後方に位置し、前面窓上方の囲壁に接して中央に1号レーダー、その左舷側及び右舷側に各43インチ型テレビを、前部中央に操舵スタンドを、左舷側にGPSプロッター、2号レーダー、魚群探知機等を、右舷側に両スラスト操縦装置、機関遠隔操縦装置等が組み込まれたりリモコンスタンド、3号レーダーをそれぞれ装備するほか、簡易型船舶自動識別装置（AIS）を備え、操舵スタンド、左舷側レーダー及び右舷側レーダーの各後方に移動式の椅子を設けていた。

速力は、公試運転成績書によると、喫水が船首1.88メートル船尾4.70メートル及び排水量が894.47トンの状態で、主機出力を負荷4分の2及び同負荷4分の4に整定して前進中における平均速力が15.717ノット及び18.300ノットであった。

また、操縦性能は、公試運転成績書によると、前示の状態及び18.300ノットの平均速力で、前進中に舵中央から左舵35度又は右舵35度を発令し、90度回頭に要する時間が左旋回で28.1秒及び右旋回で27.8秒、左旋回径が168メートル及び右旋回径が169メートル、同状態及び同平均速力で、前進中に舵中央及び主機出力を負荷4分の3とした後進を発令し、船体が停止するまでの所要時間が46.1秒であった。

(2) 八戸港

八戸港は、青森県南部東岸に位置し、港区が第1区、第2区及び第3区に分かれ、東方を第2中央防波堤及び中央防波堤、西方を八太郎北防波堤、南方を陸岸で囲まれて港口が北方に開いた、港則法が適用される特定港で、いずれも港口を示す第2中央防波堤北端に八戸港外港中央第2防波堤北灯台、中央防波堤北端に八戸港外港中央防波堤北仮設灯台（以下「中央防波堤北仮設灯台」という。）及び八太郎北防波堤突端に八戸港八太郎北防波堤灯台がそれぞれ設置されていた。

(3) 関係人の経歴等

ア a 受審人

a 受審人は、（一部省略）Aにも船長として乗り組んでいたもので、同船の操縦性能を把握するほか、八戸港における入出港の操船経験を数十回有しており、同港及び八戸港港外についての水路事情並びに気象状況を承知していた。

イ b 受審人

b 受審人は、（一部省略）令和3年頃から新造船のBに船長として乗り組んでいたもので、同船の操縦性能を把握するほか、八戸港における入出港の操船経験を多数回有しており、同港及び八

戸港港外についての水路事情並びに気象状況を承知していた。

(4) 気象状況

青森地方気象台は、令和4年7月29日04時21分青森県八戸市に濃霧注意報を、09時54分及び15時23分同市に濃霧注意報の継続をそれぞれ発表していた。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか4人が乗り組み、空倉のまま、船首1.6メートル船尾3.8メートルの喫水をもって、令和4年7月29日16時50分八戸港1号ふ頭を発し、茨城県鹿島港に向かった。

a受審人は、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、電子海図システム並びに1号レーダーを0.5海里レンジの前方1海里まで及び2号レーダーを1.5海里レンジの前方3海里までの各範囲を探知できるように、オフセンター表示のノースアップ画面としてそれぞれ作動させ、操舵装置後方に立って操船に当たった。

a受審人は、両舷の船橋ウイングに設置された作業灯を点灯して貨物倉付近を照射し、船首部及び船尾部の各配置に就いていた乗組員4人を清掃作業に当たらせるなか、左舷方に八戸港八太郎北防波堤灯台を視認して同灯台を通過し、中央防波堤に沿って同防波堤北端から距離を離しながら航行した。

a受審人は、17時20分頃八戸港港外に至った際、霧により視程が150メートルないし200メートルに狭められて視界制限状態となったことを認めたものの、電子海図システム及びAIS表示部に他船の情報並びに両レーダーで東方に他船の映像がそれぞれ見当たらなかったことから、周囲に船舶はいないものと考え、機関を全速力前進にかけ、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもしなかった。

a 受審人は、見張りを増員しないまま、1号レーダーを1.5海里レンジの前方2海里まで及び2号レーダーを3海里レンジの前方4海里までの各範囲に切り替え、17時23分僅か過ぎ中央防波堤北仮設灯台から034度（真方位、以下同じ。）1,220メートルの地点で、針路を106度に定め、11.3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。

針路を定めたとき、a 受審人は、正船首1,340メートルのところに、Bのレーダー映像を探知することができ、同船が霧中信号を行っていないなかったものの、Bのレーダー映像がほとんど移動していないことから、錨泊中であることが分かり、その後同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、依然、電子海図システム及びAIS表示部に他船の情報並びに両レーダーで前路に他船の映像がそれぞれ見当たらなかったことから、周囲に航行の支障となる船舶はいないものと思い、レーダーによる見張りを十分に行わなかったため、Bの存在も、この状況にも気付かなかった。

こうして、a 受審人は、Bを避けることなく続航し、海図台で船用航海日誌に必要事項を記入してコンソール後方に戻り、17時27分少し前船首至近に明かりを初めて視認し、機関を後進にかけ、舵を右に操作したものの、効なく、17時27分僅か前中央防波堤北仮設灯台から073度1.15海里の地点において、Aは、原針路及び原速力で、その船首がBの右舷船尾部に後方から29度の角度で衝突した。

当時、天候は霧で風力2の東南東風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視程は約100メートルであった。

また、Bは、b 受審人ほか8人及びインドネシア共和国籍の技能実習生3人が乗り組み、出漁の準備の目的で、船首2.3メートル

船尾5.0メートルの喫水をもって、同日13時10分八戸港第1魚市場の岸壁を発し、同港港外に向かった。

b受審人は、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、各レーダーを1.5海里、3海里及び12海里の各レンジで、いずれもセンサー表示のヘッドアップ画面としてそれぞれ作動させ、出漁に備え同業他社の漁船に漁場を知られないようにAISの電源を断として操船に当たり、第2中央防波堤北端及び中央防波堤東端間を通過した。

b受審人は、八戸港港外に至り、13時30分衝突地点付近で、左舷錨を投下して錨鎖3節を水深約25メートルの海中に伸出し、船首を南東方に向け、錨泊中であることを示す黒色球形形象物を表示しないまま、暴露部に設置されたすべての作業灯を点灯させて錨泊を開始し、機関を停止した。

b受審人は、漁獲物の運搬時に使う海水を2番、5番及び8番の各魚倉に取水し、出漁に備えて自身以外の乗組員に休息をとらせ、錨泊当直に当たっていた際、霧により視程が100メートルないし150メートルに狭められて視界制限状態となったことを認めたものの、航行船が錨泊船を避けている様子をレーダーで見たことが多数回あったことから、接近する他船が錨泊中の自船をレーダーで探知して避けてくれるものと考え、霧中信号を行わなかった。

b受審人は、見張りを増員しないまま、書類の整理を行い、八戸港に着岸中の僚船とともに船団を組んで漁場に向かう出漁予定時刻を待つなか、15時半頃テレビを点けて操舵スタンド後方の椅子に腰を掛け、各レーダーで周囲の状況を確認したりテレビに視線を向けたりしながら錨泊当直に当たった。

b受審人は、17時23分僅か過ぎ衝突地点で、船首が135度

に向いていたとき、右舷船尾29度1,340メートルのところに、Aのレーダー映像を探知することができ、同船が霧中信号を行っていなかったものの、Aのレーダー映像が移動していることから、航行中であることが分かり、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、テレビを見ることに気をとられ、レーダーによる見張りを十分に行わなかったため、Aの存在も、この状況にも気付かなかった。

こうして、b受審人は、接近してくるAに対して衝突の可能性を警告するための汽笛信号を行うことなくテレビを見ながら錨泊当直に当たっていたところ、Bは、船首が135度を向いたまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、球状船首に破口、左舷錨ベルマウスに亀裂等を、Bは、右舷船尾部及び同後部の各外板に破口、右舷中央部外板に凹損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、霧により視界制限状態となった八戸港港外において、航行中のAと錨泊中のBとが衝突したもので、衝突地点付近が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（以下「予防法」という。）が適用されることとなる。

両船は、事実の経過に示したとおり、互いに他の船舶の視野の内にならないことから、予防法第19条の視界制限状態における船舶の航法の適用が考えられるものの、当時、Bが錨泊中であり、予防法第19条第1項の規定に該当しないので、予防法第19条の適用はない。

予防法には、航行中の船舶と錨泊中の船舶とに適用できる定型的な航法規定がないので、本件は、予防法第38条及び第39条を適用し、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、霧により視界制限状態となった八戸港港外において、鹿島港に向けて航行中のAが、霧中信号を行うことも、安全な速力とすることもしなかったばかりか、レーダーによる見張り不十分で、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、霧中信号を行わなかったばかりか、レーダーによる見張り不十分で、衝突の可能性を警告するための汽笛信号を行わなかったことも一因をなすものである。

a 受審人は、霧により視界制限状態となった八戸港港外において、鹿島港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、レーダーによる見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、電子海図システム及びAIS表示部に他船の情報並びに両レーダーで前路に他船の映像がそれぞれ見当たらなかったことから、周囲に航行の支障となる船舶はいないものと思い、レーダーによる見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、Bの存在も、同船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況にも気付かず、Bを避けることなく進行して同船と衝突する事態を招き、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2号を適用して同人の五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

b 受審人は、霧により視界制限状態となった八戸港港外において、錨泊する場合、接近する他船を見落とすことのないよう、レーダーによる見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、テレビを見ることに気をとられ、レーダーによる見張りを十分に行わなかった職

務上の過失により、Aの存在も、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にも気付かず、接近してくるAに対して衝突の可能性を警告するための汽笛信号を行うことなく錨泊当直に当たり同船と衝突する事態を招き、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6年8月22日

仙台地方海難審判所

審判官 永 木 俊 文