

令和5年横審第18号

裁 決

遊漁船A作業船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

操縦免許 小型船舶操縦士

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、理事官松崎範行出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

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10月29日07時05分  
京浜港横浜第5区
- 2 船舶の要目

船種	船名	遊漁船A	作業船B
総トン数		12トン	9.89トン
登録長		11.99メートル	13.69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		450キロワット	154キロワット

### 3 事実の経過

Aは、操舵室を船体ほぼ中央部に配置したFRP製遊漁船兼作業船で、同室前部中央やや左舷寄りに舵輪、その前方にレーダー、舵輪左舷側に魚群探知機、同右舷側に魚群探知機、GPSプロッター及びソナーをそれぞれ備え、a受審人が1人で乗り組み、釣り客20人を乗せ、遊漁の目的で、船首0.8メートル船尾1.8メートルの喫水をもって、令和4年10月29日06時59分神奈川県堀割川右岸の係留地を発し、千葉県木更津港北部の釣り場に向かった。

ところで、京浜港横浜第5区の根岸湾は、その北西部の堀割川河口付近にヨットハーバーが、その東方に製油所（以下「根岸製油所」という。）がそれぞれ存在し、根岸製油所の岸壁西面及び南面には、複数の突堤が築造されていた。

a受審人は、釣り客に安全上の諸注意を与えながら堀割川を南下し、07時02分僅か過ぎ神奈川県横浜市所在の標高95メートルの三等三角点大塚（以下「大塚三角点」という。）から059度（真方位、以下同じ。）1.4海里の地点で、針路を149度に定め、5.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により進行した。

07時04分半少し前a受審人は、大塚三角点から066度1.4海里の地点に達したとき、左舷船首14度330メートルのところにBを視認することができ、このままの針路を保てば、同船の船尾方を80メートル隔てて無難に航過する態勢であったが、堀割川河口付近

で前方を一べつして船舶を認めなかったことから、接近する他船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、Bを見落としたまま、針路を同船の前路に向く124度に転じ、増速して14.0ノットの速力で続航し、新たな衝突の危険を生じさせた。

こうして、a受審人は、07時05分僅か前至近に迫ったBに気付いて機関を中立運転としたものの、及ばず、Aは、07時05分大塚三角点から072度1.5海里の地点において、原針路のまま、12.0ノットの速力となったとき、その船首がBの左舷中央部に、前方から74度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れでほとんど風がなく、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、船体船尾部中央に操舵室を配置し、前部甲板上右舷側にクレーンを備え、栈橋の鋼管杭電気防食更新工事作業に従事するFRP製交通船兼作業船で、同室前部中央に舵輪、その左舷側に魚群探知機及びGPSプロッター、同右舷側に機関遠隔操作レバーをそれぞれ備え、b受審人が1人で乗り組み、作業員4人を乗せ、工事作業の打ち合わせを行う目的で、船首0.6メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、同日05時30分京浜港川崎第1区の係留地を発し、京浜港横浜第5区に向かった。

b受審人は、06時50分頃根岸製油所南方の海域に到着し、前示打ち合わせのためにC4突堤へ着岸する予定であったところ、その時刻まで時間があつたことから漂泊して待機したのち、同突堤に向けて航行を開始し、07時03分僅か前大塚三角点から075度1.4海里の地点で、左舷前方570メートルのところにAを目視で初めて認め、針路を018度に定め、3.0ノットの速力で、手動操舵により、

同船の動静を気にしながら進行した。

b受審人は、07時04分半少し前大塚三角点から073度1.5海里の地点に達したとき、Aが、左舷船首63度330メートルのところとなり、自船の船尾方を無難に航過する態勢であったAが、左転し、新たな衝突の危険を生じさせた状況を認めたが、自船の船尾方の海域が広く空いているので、いずれAが右転して避航するものと思い、警告信号を行わず、更に接近しても、機関を使用して行きあしを止めるなど、衝突を避けるための措置をとらなかった。

こうして、b受審人は、07時05分僅か前Aが至近に迫ったものの、どうすることもできず、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は球状船首に破口を伴う亀裂等を、Bは左舷中央部外板に破口等をそれぞれ生じたが、のちにいずれも修理され、Aの釣り客1人が右第10肋骨骨折を負った。

#### (航法の適用)

本件は、港則法が適用される京浜港横浜第5区において、東行中のAと北上中のBが衝突したもので、適用される航法について検討する。

衝突地点が突堤付近であるものの、A及びB両船にとって見通しの悪い場所ではなく、出会い頭の状況で衝突したのではないと認められることから、港則法第17条の適用はない。

また、A及びBが、共に総トン数20トン未満の汽船であることから、両船とも汽艇等に該当し、当時、互いにその外見で容易に識別できる状況であったと認められるので、港則法第18条の適用もない。

その他、港則法には、本件に適用されるほかの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

こととなる。

A及びBの相対位置関係のみを見ると、予防法第15条の横切り船の航法の適用が考えられるが、Aが定針時の針路のまま航行していれば、両船は80メートル隔てて無難に航過できたこと及びAが衝突の約40秒前にBの前路に向けて左転して増速し、このとき以降、衝突の危険が生じたもので、予防法の定型的航法を適用する通常の運航方法をもって避航動作をとる十分な時間的、距離的余裕があったとは認められないことから、本件に同条を適用するのは相当でない。

その他、予防法には、本件に適用すべき航法がないことから、本件は、予防法第38条及び第39条を適用して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、京浜港横浜第5区において、東行中のAと北上中のBが互いに無難に航過する態勢で接近中、Aが、見張り不十分で、Bの前路に向けて左転し、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、Bが、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。

a受審人は、京浜港横浜第5区において、釣り場に向けて東行する場合、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。ところが、同人は、堀割川河口付近で前方を一べつして船舶を認めなかったことから、接近する他船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、無難に航過する態勢であったBに気付かず、同船の前路に向けて左転し、Bに対して新たな衝突の危険を生じさせて衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせ、Aの釣り客1人を負傷させるに至った。

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。これは、同人が国土交通大臣の指定する再教育講習を受講したことを酌量したものである。

b 受審人は、京浜港横浜第 5 区において、C 4 突堤に向けて北上中、無難に航過する態勢で接近中の A が、自船から近距離のところ針路を転じ、新たな衝突の危険を生じさせた状況を認めた場合、機関を使用し、行きあしを止めるなど、衝突を避けるための措置をとるべき注意義務があった。ところが、同人は、自船の船尾方の海域が広く空いているので、いずれ A が右転して避航するものと思い、衝突を避けるための措置をとらなかった職務上の過失により、同船との衝突を招き、A 及び B 両船にそれぞれ損傷を生じさせ、A の釣り客 1 人を負傷させるに至った。

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 1 月 1 0 日

横浜地方海難審判所

審判官 米 倉 毅