

令和5年横審第39号

裁 決

漁船A貨物船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

本件について、当海難審判所は、理事官高橋政章出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人aを戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の日月日時刻及び場所

令和4年12月3日03時20分

静岡県御前埼南東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

貨物船B

総 ト ン 数 7.3トン

国際総トン数

2,998トン

全 長

99.80メートル

登 録 長 11.88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	1,765キロワット
漁船法馬力数	358キロワット	

3 事実の経過

Aは、昭和61年6月に進水した一本つり漁業に従事するFRP製漁船で、船体中央やや船尾寄りに操舵室を配し、同室前部中央に舵輪、その左舷側に魚群探知機、右舷側にレーダー、GPSプロッター及び自動操舵装置、後方に操縦席をそれぞれ備え、a受審人が単独で乗り組み、操業の目的で、船首0.7メートル船尾1.6メートルの喫水をもって、令和4年12月2日22時00分静岡県御前崎港を発し、御前崎南東方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、23時00分頃前示漁場に到着して操業を始め、翌3日02時58分操業を終えて帰途に就き、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、ヘッドアップ表示で3海里レンジ設定としたレーダー及びノースアップ表示で12海里レンジ設定としたGPSプロッターをそれぞれ作動させ、操縦席に腰掛けた姿勢で操船に当たり、03時10分御前崎灯台から147度（真方位、以下同じ。）10.4海里の地点で、針路を345度に定めて自動操舵とし、10.8ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

針路を定めたとき、a受審人は、周囲に航行の支障となる他船を認めなかったことから、気が緩んで眠気を催すようになり、操縦席に腰掛けた姿勢のまま操船を続けると居眠りに陥るおそれがあったが、これまで居眠りをしたことがなかったので、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、操縦席から立ち上がって体を動かすなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

こうして、a受審人は、同じ姿勢で操船を続けるうち、いつしか居

眠りに陥り、03時18分御前埼灯台から144度9.0海里の地点に達したとき、左舷船首42度1,030メートルのところに、Bの白、白、緑3灯を視認することができ、その後同船が前路を右方に横切り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、このことに気付かず、警告信号を行うことも、間近に接近しても、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もなく続航し、03時20分御前埼灯台から143度8.7海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その左舷船首部にBの右舷船首部が後方から62度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北風が吹き、潮候は下げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

また、Bは、最上層に操舵室を備えた3層の船橋甲板室を船尾部に配した鋼製ばら積貨物船で、ベトナム社会主義共和国籍の船長b1及び二等航海士b2ほか同国籍10人及び中華人民共和国籍2人の船員が乗り組み、鋼線1,520トンを積載し、船首2.32メートル船尾4.28メートルの喫水をもって、11月28日15時20分（現地時間）中華人民共和国張家港港を発し、千葉港に向かった。

b2二等航海士は、越えて12月3日01時00分御前埼南西方沖合で甲板手と共に船橋当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示し、03時00分半僅か過ぎ御前埼灯台から166.5度7.7海里の地点で、針路を081度に定めて自動操舵とし、10.6ノットの速力で進行した。

b2二等航海士は、03時16分右舷船首方約1海里のところに、Aの白、紅2灯を初めて認め、遠州灘を北上する漁船であると判断し、同船に対する動静監視を始め、手動操舵に切り替え、03時18分御前埼灯台から145.5度8.5海里の地点に達したとき、Aが右舷

船首42度1,030メートルのところとなり、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するのを認めたものの、早期に針路を右方へ転じるなどAの進路を避けることなく続航した。

こうして、b2二等航海士は、Aが自船の進路を避けることを期待して進行中、03時19分半僅か過ぎ右舷船首至近にAを認め、左舵一杯をとったものの、及ばず、Bは船首が047度を向いたとき、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

b1船長は、自室で休息中、海上保安庁からの連絡で衝突の事実を知り、昇橋して事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは左舷船首部に亀裂を伴う擦過傷を生じたが、後に修理され、Bは右舷船首部外板に擦過傷を生じた。

（航法の適用）

本件は、夜間、御前埼南東方沖合において、北上するAと東行するBとが衝突したもので、衝突地点付近は、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。

本件時、両船は、航行中の動力船の灯火を表示して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たもので、付近には航行の支障となる障害物や他船が存在せず、それぞれ衝突を回避するために必要な時間的、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、夜間、御前埼南東方沖合において、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、東行中のBが、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、北上中のAが、居眠り運航の防止措置が不十分で、警告信号を行わず、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。

a 受審人は、夜間、御前埼南東方沖合において、操縦席に腰掛けた姿勢で操船に当たり、御前埼港に向けて北上中、周囲に航行の支障となる他船を認めなかったことから、気が緩んで眠気を催した場合、同じ姿勢で操船を続けると、居眠りに陥るおそれがあったのだから、操縦席から立ち上がって体を動かすなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、これまで居眠りをしたことがなかったもので、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった職務上の過失により、操縦席に腰掛けた姿勢のまま操船を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、Bが前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行して同船との衝突を招き、A及びB両船それぞれに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7月18日

横浜地方海難審判所

審判官 丸 田 稔