

令和7年横審第8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、理事官小林努及び同官吉田茂樹出席のうえ審理し、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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和6年10月24日03時44分半僅か前

茨城県常陸那珂港東方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 漁船A 貨物船B

総トン数 14トン 6,542トン

全長 105.50メートル

登録長 16.71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 610キロワット 2,942キロワット

### 3 事実の経過

Aは、船体中央やや船首寄りに操舵室を配した小型機船底びき網漁業に従事するF R P製漁船で、同室前部中央に舵輪、その前方左舷側に機関遠隔操縦レバー及び2号レーダー、舵輪前方右舷側に1号レーダー及び魚群探知機、操舵室右舷側にG P Sプロッター2台、舵輪後方に操縦席をそれぞれ備え、a受審人ほか3人が乗り組み、操業の目的で、船首0.4メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、令和6年10月24日02時50分茨城県日立港を発し、常陸那珂港東方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、出航操船に引き続いて単独で操船に当たり、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、8海里レンジで前方約10海里まで表示するオフセンター及び3海里レンジにそれぞれ設定して共にヘッドアップ表示としたレーダー並びにG P Sプロッター2台をそれぞれ作動させ、日立港沖防波堤南灯台を航過後、02時58分僅か過ぎ磯崎灯台から005度（真方位、以下同じ。）5.6海里の地点で、針路を122度に定めて自動操舵として9.1ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行し、左舷前方約8海里のところに、Bのレーダー映像を初めて探知した。

a受審人は、03時28分僅か過ぎ磯崎灯台から053度5.3海里の地点に至り、左舷前方3.0海里のところに、Bの白、白、緑3灯を視認し、03時39分僅か前磯崎灯台から067度6.1海里の地点に達したとき、同船が左舷船首62度1.0海里のところとなり、その後、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を認め、同船に自船の進路を避ける様子がなかったが、自船が保持船の立場なので、いずれBが自船の進路を避けるものと思い、警告

信号を行わず、間近に接近しても、速やかに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らなかった。

こうして、a受審人は、03時44分少し過ぎ左舷船首至近に迫ったBに衝突の危険を感じ、手動操舵に切り替えて右舵一杯としたものの、及ばず、03時44分半僅か前磯埼灯台から073度6.6海里的地点において、Aは、船首が132度を向いたとき、原速力のまま、その船首がBの右舷中央部に、後方から57度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の東風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、船体中央やや船尾寄りに船橋を配した鋼製ロールオン・ロールオフ貨物船で、船橋前部中央に操舵スタンド、その左舷側に機関遠隔操縦装置、同スタンド右舷側に電子海図情報表示装置及びレーダー、船橋後部右舷側に海図台をそれぞれ設置し、大韓民国籍の船長b1及びミャンマー連邦共和国籍の二等航海士b2ほか、ミャンマー連邦共和国籍の船員11人、大韓民国籍の船員1人及びロシア連邦国籍の船員1人が乗り組み、空倉のまま、船体中央4.00メートルの喫水をもって、同月21日00時00分（現地時間）ロシア連邦ウラジオストク港を発し、千葉県木更津港に向かった。

ところで、b1船長は、出港後、船橋当直を、00時00分から04時00分及び12時00分から16時00分までをb2二等航海士、04時00分から08時00分及び16時00分から20時00分までを一等航海士、08時00分から12時00分及び20時00分から24時00分までを三等航海士がそれぞれ入直する、4時間3直制としていた。

b2二等航海士は、越えて24日00時00分三等航海士から引き継いで単独で船橋当直に就き、航行中の動力船を示す法定灯火を表示

してレーダーを6海里レンジで作動させ、日立港東方沖合を南下し、03時32分僅か過ぎ磯埼灯台から059度7.8海里の地点で、針路を189度に定めて自動操舵とし、10.2ノットの速力で進行した。

b 2 二等航海士は、03時33分半僅か前磯埼灯台から060度7.7海里の地点に至り、右舷前方2.0海里のところに、Aの白、紅2灯を初認したのち、海図台に移動して船尾方を向いて立った姿勢で航海日誌等の記載を始め、03時39分僅か前磯埼灯台から066度7.1海里の地点に達したとき、同船が右舷船首51度1.0海里のところとなり、その後A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状況であったが、同船の方位変化を確かめるなど、Aに対する動静監視を十分に行わなかったので、この状況に気付かなかった。

こうして、b 2 二等航海士は、Aの進路を避けずに続航し、03時44分少し過ぎ右舷至近に迫った同船を認めたものの、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。

b 1 船長は、自室で休憩していたところ、衝撃を感じて直ちに昇橋し、衝突した事実を知って事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは球状船首及び船首外板に亀裂等を生じたが、のち修理され、Bは右舷中央部外板に擦過傷を生じた。

#### (航法の適用)

本件は、夜間、常陸那珂港東方沖合において、東行するAと南下する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(以下「予防法」という。)が適用される。

事実の経過で示したとおり、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て衝突したこと及び、それぞれに要求される動作をとるのに必要な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、本件は、予防法第15条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、常陸那珂港東方沖合において、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、南下するBが、動静監視不十分で、前路を左方に横切るAの進路を避けなかつたことによつて発生したが、東行するAが、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つたことも一因をなすものである。

a 受審人は、夜間、常陸那珂港東方沖合において、漁場に向けて東行中、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Bを認め、同船に自船の進路を避ける様子がなかつた場合、速やかに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べき注意義務があつた。しかるに、同人は、自船が保持船の立場なので、いずれBが自船の進路を避けるものと思い、衝突を避けるための協力動作をとらなかつた職務上の過失により、B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るに至つた。

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。

よつて主文のとおり裁決する。

令和7年11月10日

横浜地方海難審判所

審判長 審判官 米 倉 豁

審判官 上 羽 直 樹

審判官 高 木 省 吾