

令和4年海審第3号

裁 決

貨物船A遊漁船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

補 佐 人 3人

受 審 人 b 1

職 名 B船長

操縦免許 小型船舶操縦士

補 佐 人 3人

本件について、海難審判所は、理事官甲斐繁利出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人b 1の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人aを戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和2年11月28日05時22分半僅か過ぎ

茨城県鹿島港

2 船舶の要目

船 種	船 名	貨物船A	遊漁船B
総 ト ン 数		4 9 8 トン	4 . 9 5 トン
全	長	7 6 . 2 0 メートル	1 5 . 8 3 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 , 3 2 3 キロワット	3 2 4 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28年3月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋の前部中央に操舵スタンド、その前方に電子海図システム、左舷側にレーダー2台を、右舷側に機関コンソールを装備し、前部右舷端の天井部には前方を撮影するビデオカメラ（以下「記録カメラ」という。）が設置されていた。

操縦性能は、海上試運転成績表によれば、船首2.40メートル船尾3.66メートルの喫水において、13.7ノットで航行中に左舵35度及び13.6ノットで航行中に右舵35度をとったときの、最大縦距がそれぞれ205メートル及び204メートル、最大横距がそれぞれ192メートル及び185メートルで、90度回頭に要する時間がそれぞれ43秒及び42秒であり、13.8ノットで航行中に機関を全速力後進として船体が停止するまでの所要時間及び最短停止距離が1分57秒及び473メートルであった。

イ B

Bは、昭和51年5月に進水した遊漁船業に従事するときの最大搭載人員が旅客15人及び船員3人のFRP製小型兼用船で、船体中央部やや後方に配した操舵室の前部中央に舵輪を、その前

方に左舷からレーダー、GPSプロッターを、舵輪の右方に魚群探知機及び機関遠隔操縦レバーをそれぞれ備えていた。

(2) 鹿島港

鹿島港は、茨城県南部に位置し、鹿島灘と霞ヶ浦（北浦）に挟まれた砂丘を掘り込んで建設された港則法上の特定港に指定される堀込式港湾で、外港公共ふ頭を基部とした防波堤（以下「中央防波堤」という。）と南防波堤とによって北方に開いた港口が形成され、可航幅が約960メートルの港口から南防波堤に沿って南方向に、長さ約2.3海里幅約500メートルの鹿島水路が設けられ、鹿島水路北部の西側が、錨泊可能な水域となっていた。

また、南防波堤北端から北方約700メートルのところに鹿島港第1号灯浮標（以下、鹿島港の灯浮標については、冠称の「鹿島港」を省略する。）が、中央防波堤東端から北方約1,200メートルのところに第2号灯浮標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）平成28年4月からAに船長として乗り組んでいた。

イ b 1 受審人

b 1 受審人は、（一部省略）令和2年11月に初めて船長として単独で操船に当たり、当時が2回目であった。

そして、b 1 受審人は、小型旅客安全講習を受講したものの、申請中であった特定操縦免許を受有しないまま、遊漁に出ていたもので、令和2年12月に現有の免許に進級した。

(4) 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1.8メー

トル船尾3.7メートルの喫水をもって、令和2年11月27日15時25分京浜港横浜第3区を発し、鹿島港に向かった。

a 受審人は、出航操船ののち降橋し、翌28日05時00分鹿島港東方沖合で昇橋して一等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き、航行中の動力船の法定灯火を表示し、レーダー1台をヘッドアップ表示の0.5海里レンジで前方0.7海里まで映るオフセンターとして作動させ、操舵スタンドの後方に立った姿勢で操船に当たった。

a 受審人は、鹿島港での積荷役の開始が正午頃からの予定で、着岸可能となるまで鹿島水路北部の西側水域で錨泊することとし、鹿島港港口に接近して機関の回転数を下げ、船首甲板、船尾甲板及び船橋両ウイングの作業灯をそれぞれ点灯させ、05時17分少し前第1号灯浮標北方沖合を西行中、左舷前方に出航船2隻の灯火及びその後方の左舷前方1.4海里のところにBの白、緑2灯を初認した。

a 受審人は、Bを含む出航船3隻の灯火の視認状況と過去の入航経験等からそれらが汽艇等に該当すると考え、その後出航船の1隻が左転して自船から離れるのを認め、05時19分少し過ぎ鹿島港指向灯から049.5度（真方位、以下同じ。）1.38海里の地点で、針路を錨泊予定地点に向く205度に定め、5.9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。

a 受審人は、出航船の別の1隻が右転して自船から離れるのを認め、05時20分半僅か過ぎ鹿島港指向灯から052度1.24海里の地点に達したとき、汽艇であるBが左舷船首25度900メートルのところとなり、その後同船が衝突のおそれがある態勢のまま接近する状況を認めたが、先航する2隻の出航船が転針して自船から離れたので、いずれBも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、直ち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ことなく続航した。

こうして、a 受審人は、0 5 時 2 2 分少し前船首至近に迫った B に対して探照灯を照射し、汽笛を吹鳴して機関を全速力後進としたものの、及ばず、0 5 時 2 2 分半僅か過ぎ鹿島港指向灯から 0 5 6.5 度 1.0 9 海里の地点において、A は、船首が 2 1 0 度を向き、速力が 1.8 ノットとなったとき、その船首が B の右舷中央部に、前方から 4 5 度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力 1 の北北東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

また、B は、b 1 受審人ほか 1 人が乗り組み、釣り客 1 0 人を乗せ、遊漁の目的で、船首 0.2 メートル船尾 1.2 メートルの喫水をもって、同日 0 5 時 0 7 分鹿島港の北海浜第 1 船だまりを発し、僚船 2 隻と共に茨城県大洗港東方沖合の釣り場に向かった。

ところで、b 1 受審人は、大洗港東方沖合の釣り場に向かうときには、係留場所から港口に至るまでは鹿島水路の西側を航行するように教わっていたので、そのとおりの経路で出航することとしていた。

b 1 受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示し、レーダーをノースアップ表示の 0.5 海里レンジとして作動させ、舵輪の後方に立った姿勢で単独の操縦に当たり、鹿島水路の西側を水路に沿って北上して先航する僚船に追従すれば良いと考え、僚船の船尾灯を向首目標として北上を開始したものの、程なくして僚船を見失った。

b 1 受審人は、GPS プロッターで船位を確認して鹿島水路内を航行していることを知り、水路外へ出ようと考えていたところ、僚船からの無線通信で入航する A の情報を聞き、レーダーで船首方に

映像を感知するとともに作業灯の明かりを初認した同船を避けるつもりで、05時20分半僅か過ぎ鹿島港指向灯から074度1.03海里の地点で、針路を第2号灯浮標に向く345度に定め、10.0ノットの速力で、手動操舵により進行した。

針路を定めたとき、b1受審人は、汽艇等以外の船舶であるAが右舷船首15度900メートルのところとなり、その後同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めたが、これまで出航するときに会った貨物船と同様に、いずれAも鹿島水路に向けて左転し、右舷を対して無難に航過できるものと思い、大幅に右転するなど、Aの進路を避けることなく続航した。

こうして、b1受審人は、05時22分半右舷至近に迫ったAの汽笛を聞いたものの、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は球状船首に擦過傷を生じ、Bは右舷外板に亀裂及び操舵室に圧壊等を生じてのち廃船処理され、Bの釣り客b2が肺挫滅による死亡と検案され、同釣り客7人が右脛骨高原骨折、第1腰椎横突起骨折等をそれぞれ負った。

(航法の適用)

本件は、夜間、特別法である港則法が適用される鹿島港において、互いに他の船舶の視野の内にある状況下、入航中のAと出航中のBが衝突したもので、適用航法について検討する。

港則法の定義によると、Aは総トン数が498トンで汽艇等以外の船舶に該当し、Bは総トン数が4.95トンで汽艇等に該当するため、同法第18条第1項の適用が考えられる。

操船者は、Bを含む3隻の出航船の灯火視認状況及び先航する2隻の

Aの進路を避けた運航状況から、注意深い船長であっても、Bを汽艇等と判断するのが妥当と考えられ、一方、表示する灯火によって長さ50メートル以上の船舶と分かるAが汽艇等以外の船舶であることは容易に識別できたと認められる。

そして、供述によると、両受審人の認識も同様であったので、港則法第18条第1項を適用することに支障はない。

また、衝突地点が、港の防波堤の入口付近であり、港則法第15条の適用が考えられるが、同条が汽船対汽船という同一種類の船舶間に適用されるのに対し、港則法第18条は、汽艇等対汽艇等以外の船舶などの異なった種類の船舶間に適用され、同法第15条に対しては港則法第18条が特別法の立場にあり、同法第15条に優先して適用することになる。

以上のことから、本件は、港則法第18条第1項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、鹿島港において、出航するBと入航するAが衝突のおそれがある態勢で接近した際、汽艇等に該当するBが、汽艇等以外の船舶に該当するAの進路を避けなかったことによって発生したが、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ったことも一因をなすものである。

b1受審人は、夜間、鹿島港において、港口に向けて出航中、入航する汽艇等以外の船舶に該当するAと衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めた場合、大幅に右転するなど、同船の進路を避けるべき注意義務があった。しかるに、同人は、これまで出航するときに出会った貨物船と同様に、いずれAも鹿島水路に向けて左転し、右舷を対して無難

に航過できるものと思い、Aの進路を避け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、B釣り客1人を死亡させ、同釣り客7人を負傷させるに至った。

以上のb 1 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 受審人は、夜間、鹿島港において、錨地に向けて入航中、出航する汽艇等に該当するBが衝突のおそれがある態勢のまま接近する状況を認めた場合、直ち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った。しかるに、同人は、先航する2隻の出航船が転針して自船から離れたので、いずれBも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っ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、B釣り客1人を死亡させ、同釣り客7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。

よって主文のとおり裁決する。

令和7年7月8日

海難審判所

審判官 大 野 浩

審判長審判官田之上輝美及び審判官廣島貫治は、差し支えにつき署名押印することができない。

審判官 大野 浩