

令和2年横審第19号

裁 決

貨物船AモーターボートB衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 b

職 名 B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、理事官菅生貴繁出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人 b を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

平成31年4月20日07時39分

東京湾浦賀水道

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

モーターボートB

総トン数	499トン	1.3トン
全長	69.27メートル	
登録長		6.27メートル
機関の種類	ディーゼル機関	電気点火機関
出力	1,471キロワット	84キロワット

3 事実の経過

Aは、操舵室の前面中央に操舵スタンドを配し、同スタンドの左舷側にレーダー2台及びGPSプロッターを、右舷側に主機操縦装置をそれぞれ装備した船尾船橋型の貨物船兼砂利運搬船で、a受審人ほか5人が乗り組み、空倉のまま、船首2.2メートル船尾3.6メートルの喫水をもって、平成31年4月20日07時25分神奈川県横須賀港第5区を発し、千葉港千葉第2区に向かった。

a受審人は、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、07時33分少し前横須賀港第1号灯標（以下「第1号灯標」という。）から142度（真方位、以下同じ。）1,220メートルの地点で、前方を一見して航行に支障となる他船を認めなかったため、針路を054度に定めて自動操舵とし、折からの風潮流によって右方に3度圧流され、11.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、07時36分少し過ぎ第1号灯標から105度1,620メートルの地点に達したとき、正船首1,000メートルのところ、Bを視認することができ、その後、同じ方向を向いてほとんど移動しないことから、漂泊していることが分かり、同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、針路を定めたときに前方に他船を認めなかったことから、前路に航行の支障となる船舶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、07時39分

第1号灯標から087度1.30海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その船首がBの左舷船首部に前方から59度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の東北東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期に当たり、視界は良好で、衝突地点付近には南南東方に向かう強い潮流があった。

a受審人は、Bと衝突したことに気付かないまま航行を続け、海上保安部からの連絡でBとの衝突を知り、同部の指示により千葉第2区に錨泊し、事後の措置に当たった。

また、Bは、船体中央部に操舵区画を配し、同区画中央に舵輪を、舵輪の前方にGPS機能付魚群探知機2台を装備したFRP製プレジャーモーターボートで、b受審人が単独で乗り組み、釣りの目的で、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じないまま、船首0.6メートル船尾0.8メートルの喫水をもって、同日06時45分京浜港横浜第5区所在のマリーナを発し、神奈川県猿島北東方沖合の釣り場に向かった。

b受審人は、前示釣り場に到着したのち、07時30分第1号灯標から081度1.35海里の地点で、直径0.75メートルのパラシュート型シーアンカーを海中に投入し、直径8ミリメートルの合成繊維製の引き綱を約9メートル延出して同綱を右舷中央部のハンドレールに係止し、機関を停止して船首が西北西方を向いた姿勢で漂泊を開始し、折からの風潮流によって199度の方向に1.0ノットの速力で圧流されながら、右舷船尾に立った姿勢で釣りを始めた。

07時36分少し過ぎb受審人は、第1号灯標から085度1.32海里の地点で、船首が293度を向いていたとき、左舷船首59度1,000メートルのところ、Aを視認することができ、その後同

船が自船に衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、航行中の他船が漂泊中の自船を避けてくれるものと思い、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

こうして、b受審人は、自船に向かって接近するAに対し、避航を促す音響信号を行うことも、衝突を避けるための措置をとることもなく漂泊を続け、07時39分少し前左舷船首至近に迫った同船を認めためたものの、どうすることもできず、Bは、船首が293度を向いたまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首部外板に擦過傷を生じ、Bは、左舷船首外板に亀裂等を生じ、のち修理された。

(航法の適用)

本件は、浦賀水道において、航行中のAと漂泊中のBが衝突したもので、衝突地点付近は、海上交通安全法の適用海域であるが、同法には本件に適用できる航法規定がないので、一般法である海上衝突予防法が適用されることになる。

海上衝突予防法には、航行中の船舶と漂泊中の船舶との関係についての航法規定がないことから、本件は、同法第38条及び第39条の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、浦賀水道において、航行中のAが、見張り不十分で、漂泊中のBを避けなかったことによって発生したが、Bが、見張り不十分で、避航を促す音響信号を行わず、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、浦賀水道において、千葉港に向けて航行する場合、前路

の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、針路を定めたときに前方に他船を認めなかったことから、前路に航行の支障となる船舶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、前路で漂泊中のBに気付かず、同船を避けないまま進行して衝突を招き、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四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

b受審人は、浦賀水道において、釣りの目的で漂泊する場合、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、航行中の他船が漂泊中の自船を避けてくれるものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、衝突のおそれがある態勢で接近するAに気付かず、避航を促す音響信号を行うことも、衝突を避けるための措置をとることもなく漂泊を続けて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3年1月14日

横浜地方海難審判所

審判官 関 昌 芳