

令和3年神審第11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 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、理事官高木省吾出席のうえ審理し、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  
令和2年9月19日10時19分  
紀伊水道

- 2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	遊漁船B
----	----	------	------

総トン数	499トン	5.1トン
全長	72.06メートル	
登録長		12.55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	1,471キロワット	423キロワット

### 3 事実の経過

Aは、平成7年9月に進水した船尾船橋型貨物船で、船橋中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台及びGPSプロッター、右舷側に機関遠隔操縦装置がそれぞれ備えられ、a受審人ほか4人が乗り組み、鑄物砂1,342トンを積載し、船首2.3メートル船尾3.6メートルの喫水をもって、令和2年9月18日15時25分静岡県御前崎港を発し、阪神港堺泉北第2区に向かった。

a受審人は、船橋当直を、00時から04時まで及び12時から16時までを航海の海技免許を有していない一等機関士及び甲板員、04時から08時まで及び16時から20時までを一等航海士、08時から12時まで及び20時から24時までを自身がそれぞれ入直する4時間3直制とし、15時45分出航操船を終えて降橋した。

a受審人は、翌19日08時00分和歌山県田辺港西方沖合で船橋当直に就き、レーダー1台及びGPSプロッターを作動させ、操舵スタンド後方の椅子に腰を掛けた姿勢で単独の操船に当たり、09時00分頃から荷役関係の書類を見たり、現場の打ち合わせについて電話をかけたりするなど、事務作業を行いながら紀伊水道に向けて北上し、09時50分紀伊由良港一のハイ防波堤北灯台（以下「防波堤北灯台」という。）から190.5度（真方位、以下同じ。）3.9海里の地点で、針路を353度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分230にかけ、12.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進

行した。

a 受審人は、10時18分防波堤北灯台から320度2.2海里の地点に達したとき、正船首370メートルのところにBを視認することができ、同船が船尾スパンカーを展開して船首を北北西方に向けたままほとんど移動しない様子から漂流中であると判断することができ、その後Bに向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、事務作業を行うことに気をとられ、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かずに続航した。

こうして、a 受審人は、Bを避けることなく進行中、10時19分防波堤北灯台から322.5度2.4海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その船首がBの船尾に後方から15度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の北北西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期であった。

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ていたところ、10時30分頃海上保安庁からVHF無線電話で連絡を受け、衝突の事実を知って事後の措置に当たった。

また、Bは、最大搭載人員が旅客12人及び船員2人の船体中央部に操舵室を設けたFRP製遊漁船で、操舵室前部右舷側に舵輪、その前方にGPSプロッター、右舷側に機関遠隔操縦装置、左舷側にレーダーがそれぞれ備えられ、b 受審人が1人で乗り組み、釣り客9人を同乗させ、遊漁の目的で、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06時20分和歌山県和歌山下津港のマリーナを発し、同県由良港西方沖合の釣り場に向かった。

b 受審人は、07時00分釣り場に着き、潮上りを繰り返しながら漂流して釣り客に遊漁を行わせ、10時09分防波堤北灯台から

321.5度2.3海里の地点で、船尾スパンカーを展張して船首を風上に向け、機関を中立運転として漂泊を開始し、時折機関を微速力前進にかけて釣り客の釣り糸が真下になるように船体の位置を調整しながら漂泊を続けた。

b受審人は、10時18分衝突地点で、船首が338度を向いていたとき、左舷船尾15度370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向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、機関を中立運転としたまま操舵室を離れて右舷船尾甲板に行き、釣り客が釣った魚を絞めた後、絡まった釣り糸を釣り客が外している様子を見ることに気をとられ、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、Aに対して警告信号を行うことも、避航の気配がないまま間近に接近しても、機関を使用して移動するなど、衝突を避けるための措置をとることもなく漂泊中、10時19分少し前釣り客の叫び声で左舷船尾方至近に迫ったAを認め、操舵室に戻って機関を前進にかけたものの、及ばず、Bは、船首が338度を向いたまま、2.0ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首部外板に修理を要しない擦過傷を生じ、Bは、船尾外板及び防舷材に亀裂、スパンカーマストに折損等を生じたが、後に修理された。また、b受審人が腰椎捻挫等、Bの釣り客1人が右下腿打撲等及び同1人が右肩打撲傷等をそれぞれ負った。

#### (航法の適用)

本件は、海上交通安全法の適用海域である紀伊水道において、航行中のAと漂泊中のBが衝突したもので、同法には本件に適用され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が、同法には、

航行中の船舶と漂流中の船舶の間に衝突のおそれが生じた場合の航法規定がないことから、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、紀伊水道において、航行中のAが、見張り不十分で、前路で漂流中の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、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、紀伊水道において、阪神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。しかし、同人は、事務作業を行うことに気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、前路で漂流中のBに気付かず、同船を避けることなく進行して衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせ、b受審人及びB釣り客2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、紀伊水道において、釣り客に遊漁を行わせながら漂流する場合、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。しかし、同人は、釣り客の様子を見ることに気をとられ、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、同船に対して警告信号を行うことも、避航の気配がないまま間近に接近しても、機関を使用して移動するなど、衝突を避けるための措置をとることもなく漂流を続けて衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせ、自身及びB釣り客2人

が負傷する事態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10月27日

神戸地方海難審判所

審判官 門 戸 俊 明