

令和3年神審第43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

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官中末陽介出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

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12月1日19時18分

明石海峡航路

2 船舶の要目

船 種	船 名	漁船A	貨物船B
総 ト ン 数	4.9トン		1,599トン
全 長			81.00メートル
登 録 長	11.75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		1,320キロワット
漁船法馬力数	48キロワット	

### 3 事実の経過

Aは、船体中央やや前方に操舵室を配し、GPSプロッター、魚群探知機等を備えた小型機船底びき網漁業に従事するFRP製漁船で、a受審人が1人で乗り組み、操業の目的で、船首0.4メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、令和2年12月1日16時50分兵庫県明石港を発し、同港南東方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、17時15分前示漁場に到着して操業を開始し、2回の操業を終えたところで帰港することとし、航行中の動力船の法定灯火を表示して、19時12分半僅か過ぎ江埼灯台から071.5度（真方位、以下同じ。）1.20海里の地点を発進し、すぐに針路を明石港に向く326度に定めて自動操舵とし、折からの潮流によって左方に7度圧流され、5.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、発進したとき、周囲を一べつして船舶を認めなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと考え、船尾甲板で漁獲物の選別作業を始め、19時15分少し過ぎ江埼灯台から060度1.13海里の地点に達したとき、左舷船首23度950メートルのところに、明石海峡航路をこれに沿って東行するBの白、白、緑3灯を視認することができ、その後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、漁獲物の選別作業に気をとられ、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、a受審人は、Bの進路を避けることなく続航し、19時18分僅か前船首至近にBを認め、左舵一杯をとるとともに全速力後

進としたものの、及ばず、19時18分江崎灯台から047度1.11海里の地点において、Aは、船首が316度を向き、4.5ノットの速力となったとき、その右舷船首部がBの右舷船尾部に前方から67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、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好で、衝突地点付近には、293度に向かう1.2ノットの潮流があった。

また、Bは、操舵スタンド、レーダー2台、電子海図情報表示装置等を備えた船尾船橋型鋼製貨物船で、大韓民国籍の船長bほか同国籍船員1人、ミャンマー連邦共和国籍船員8人、インドネシア共和国籍船員2人が乗り組み、鋼材1,786トンを積み、11月29日17時10分大韓民国クァンヤン港を発し、明石海峡航路を経由する予定で、阪神港大阪区に向かった。

ところで、b船長は、船橋当直を01時10分から05時10分及び13時10分から17時10分までを一等航海士と甲板員が、05時10分から09時10分及び17時10分から21時10分までを自身と甲板長が、09時10分から13時10分及び21時10分から01時10分までを二等航海士と甲板員がそれぞれ入直する、4時間3直制としていた。

b船長は、越えて12月1日17時10分播磨灘中部で、一等航海士から引き継いで船橋当直に就き、甲板長を見張りに就け、航行中の動力船の法定灯火を表示して操船に当たり、19時07分明石海峡航路に入航して同航路に沿って東行し、19時14分右舷船首方約1,300メートルのところに、Aの白、紅2灯を初めて視認し、灯火の状況から、同船が明石海峡航路を横断するものと考え、同航路の屈曲部に向けて東行を続けた。

b 船長は、19時15分少し過ぎ江崎灯台から033度1.01海里の地点で、針路を明石海峡航路に沿う116度に定め、折からの潮流に抗して、6.5ノットの速力で手動操舵によって進行した。

針路を定めたとき、B船長は、Aが右舷船首7度950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で自船を避ける様子を見せないで接近するのを認めたが、警告信号を行うことも、間近に接近しても、直ちに機関を後進にかけて停止するなど、衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航した。

こうして、b 船長は、19時17分僅か過ぎ江崎灯台から044度1.06海里の地点に至り、右舷船首至近に迫ったAに衝突の危険を感じ、左舵一杯としたものの、及ばず、Bは、船首が069度を向き、5.4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、右舷船首部舷縁に亀裂を伴う圧壊を生じたものの、のちに修理され、Bは、右舷船尾部外板に擦過傷を生じた。

#### (航法の適用)

本件は、夜間、海上交通安全法が適用される明石海峡航路において、航路をこれに沿って東行しているBと北上して航路を横断するAが衝突したもので、互いに他の船舶の視野の内にある状況下、両船が衝突のおそれがある態勢で接近して衝突に至ったものであることから、本件は、海上交通安全法第3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、明石海峡航路において、同航路を横断するAが、見張り不十分で、航路をこれに沿って航行しているBの進路を避けなかったことによって発生したが、B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。

a 受審人は、夜間、明石海峡航路において、同航路を横断する場合、航路をこれに沿って航行してい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。しかるに、同人は、漁獲物の選別作業に気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、明石海峡航路をこれに沿って航行して衝突のおそれがある態勢で接近するBに気付かず、同船の進路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小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年8月30日

神戸地方海難審判所

審判長 審判官 下 條 正 昭

審判官 前 田 昭 広

審判官 池 田 博 美