

令和4年神審第2号

裁 決

旅客船A瀬渡船B衝突事件

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、理事官岸尾光一出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人b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3年6月12日14時05分半僅か前

高知県宿毛湾港

2 船舶の要目

| | | | |
|-------|----|-----------|-----------|
| 船種 | 船名 | 旅客船A | 瀬渡船B |
| 総トン数 | | 82トン | 13.0トン |
| 全長 | | 29.79メートル | |
| 登録長 | | | 14.10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 1,472キロワット 842キロワット

3 事実の経過

Aは、平成15年3月に進水した軽合金製旅客船兼貨物船で、船首1.1メートル船尾1.9メートルの喫水をもって、宿毛湾港の定期船発着所の浮き棧橋（以下「浮き棧橋」という。）の北側に船首を053度（真方位、以下同じ。）に向け、入船右舷着けで着棧中、令和3年6月12日14時05分半僅か前池島灯台から085度1,030メートルの地点に当たるフェリー発着所南端（以下「基点」という。）から143度80メートルの地点において、その左舷船尾部にBの右舷船尾部が後方から28度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力3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、船体中央やや後方に操舵室を配し、同室前部左舷寄りに舵輪、左舷壁際に機関遠隔操縦装置等をそれぞれ備えた最大搭載人員が旅客40人及び船員2人のFRP製瀬渡船で、b受審人が1人で乗り組み、釣り客7人を乗せ、高知県沖の島に同客を瀬渡しする目的で、船首0.2メートル船尾1.3メートルの喫水をもって、同日14時05分基点から111.5度60メートルの地点となる浮き棧橋北方約30メートルの岸壁を発した。

ところで、b受審人は、釣り客を乗せるため、船首を前示岸壁に着け、船首を053度に向けて着岸していた。

b受審人は、舵輪後方の操縦席に座って操船に当たり、離岸してすぐに機関を後進にかけ、3.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、左回頭しながら後退を始めた。

b受審人は、14時05分僅か過ぎ基点から117.5度60メートルの地点に至り、操舵室左舷側の甲板上の釣り客に話しかけられた

ことから、機関を中立運転として3.0ノットの後進行きあしで、同客と話をしながら後退を続け、14時05分半少し前基点から129.5度70メートルの地点に達し、船首が031度を向いたとき、Aが右舷正横後4度20メートルのところとなり、その後同船に後退して接近する状況であったが、釣り客との会話に気をとられ、Aへの接近状況を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、b受審人は、後退を続け、Bは、船首が025度を向いたとき、3.0ノットの後進行きあしのまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷船尾部外板に擦過傷を、Bは、右舷船尾部手すりに曲損をそれぞれ生じ、B釣り客1人が右肘部打撲傷を負った。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、宿毛湾港において、Bが、後退して離岸する際、船位の確認が不十分で、着棧中のAに接近したことによって発生したものである。

b受審人は、宿毛湾港において、後退して離岸する場合、着棧中のAに接近することのないよう、同船への接近状況を把握するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、釣り客との会話に気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、Aに後退して接近する状況に気付かずに同船との衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせ、B釣り客を負傷させるに至った。

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9月29日

神戸地方海難審判所

審判官 下 條 正 昭