

令和4年神審第36号

裁 決

押船A 1 被押起重機船A 2 モーターボートB衝突事件

受 審 人 a

職 名 A 1 船長

操縦免許 小型船舶操縦士

補 佐 人 7人

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 a の小型船舶操縦士の業務を2か月停止する。

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3年10月22日15時40分

高知港

2 船舶の要目

船種船名	押船A1	起重機船A2
総トン数	19トン	
全長	13.45メートル	50.0メートル
機関の種類	ディーゼル機関	
出力	735キロワット	
船種船名	モーターボートB	
登録長	5.22メートル	
機関の種類	電気点火機関	
出力	29キロワット	

3 事実の経過

A1は、船体ほぼ中央に操舵室を設けた鋼製押船兼作業船で、a受審人ほか1人が乗り組み、船首1.8メートル船尾2.6メートルの喫水をもって、作業員5人を乗せ、船首尾とも1.6メートルの喫水となった非自航式起重機船A2の船尾凹部に船首を嵌合し、全長約63メートルとなった押船列（以下「A1押船列」という。）を構成し、防波堤の改修工事の目的で、令和3年10月22日07時00分高知港の仮泊地を発し、同港第7ふ頭東側の工事海域に向かった。

ところで、A2は、船首部にクラブバケット付き旋回式ジブクレーンを装備し、船尾部に居室、食堂、倉庫、発電機室等を区画した2層の甲板室を配し、甲板室の上部に、前面が船首端から約40メートル、右舷面が船体中心線から2.6メートルのところに長さ2.3メートル幅3.0メートルの操船室（以下「操船室」という。）を設け、操船室前部ほぼ中央にレーダー、その右舷側にジャイロコンパス、同船のスラスター操作盤、A1の舵、機関を操作することができる遠隔操縦装置（以下「リモコン」という。）及びGPSプロッターをそれぞれ備えていた。

また、a 受審人は、A 2 によって A 1 の操舵室から前方を見通せないことから、平素、操船室でリモコンを使用して操船に当たっていた。

そして、a 受審人は、操船室のジャイロコンパス後方に置かれた椅子に腰掛けた姿勢で前方を見ると、船首部のジブクレーンによって正船首から右舷側に、約 13 度の範囲に死角（以下「船首死角」という。）が生じることから、平素、同クレーンの船首方に見張り員を配置したり、時折同室から出て両舷側で前方を見たりするなど、同死角を補う見張りを行っていた。

a 受審人は、07 時 30 分目的の工事海域に到着したのち、付近に警戒船及び作業船を配置し、びよう泊して防波堤の改修工事を行い、15 時 00 分同工事を終えて前示仮泊地に向かうこととし、15 時 15 分抜錨を開始した。

a 受審人は、15 時 30 分抜錨して警戒船及び作業船を先航させ、レーダーを作動させないで、見張り員を配置しないまま、操船室でリモコンを使用して操船に当たり、15 時 30 分半少し過ぎ高知港東第 1 防波堤西灯台から 017 度（真方位、以下同じ。）1,020 メートルの地点で、針路を 212 度に定め、3.5 ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵によって進行した。

a 受審人は、15 時 33 分少し前操船室から出て両舷側で前方を一見し、船舶を認めなかったことから、予定進路上に航行の支障となる他船はいないものと考え、ジャイロコンパス後方に置かれた椅子に腰掛けた姿勢により、船首死角が生じた状態で操船に当たり、15 時 37 分半少し前高知港東第 1 防波堤西灯台から 348 度 380 メートルの地点に至り、針路を 229 度に転じて続航した。

15 時 37 分半 a 受審人は、高知港東第 1 防波堤西灯台から 344.5 度 370 メートルの地点に達したとき、正船首 270 メー

トルのところにBを視認することができ、同船がびよう泊中であることを示す黒色球形形象物を表示していなかったものの、船首を南方に向けてほとんど移動しない様子から、びよう泊中であることが分かり、その後Bに向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、操船室から出て両舷側で前方を見るなど、船首死角を補う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を避けないで進行し、15時40分高知港東第1防波堤西灯台から301.5度360メートルの地点において、A1押船列は、原針路、原速力のまま、A2の船首がBの船尾に後方から34度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の東南東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、船体ほぼ中央に操舵区画を設けたFRP製モーターボートで、同区画前部左舷寄りに舵輪、その前方に魚群探知機兼GPSプロッター、右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ装備し、有効な音響による信号を行うことができる手段として呼子笛を備え、b受審人が1人で乗り組み、知人1人を乗せ、いずれも救命胴衣を着用し、釣りの目的で、船首0.2メートル船尾0.5メートルの喫水をもって、同日15時10分高知港の係留地を発し、同港第7ふ頭南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、15時20分衝突地点付近で、直径15ミリメートル（以下「ミリ」という。）長さ1メートルの合成繊維製索に続き、長さ1メートルの錨鎖を取り付けた重さ約4キログラムの鋼製六爪錨を水深約14メートルの海中に投げ、同錨鎖に連結した直径15ミリ長さ50メートルの合成繊維製索のうち

20メートルを繰り出して船首部のクリートに係止し、びよう泊中であることを示す黒色球形形象物を表示しないで、船首を西方に向けて機関を停止し、びよう泊を開始した。

b受審人は、同乗者を左舷船首部に配し、自身は左舷船尾部で、いずれも左舷方に向けて釣りざおを出して釣りを始め、15時35分左舷船尾方540メートルのところにA1押船列を初認したのち、同押船列の警戒船及び作業船が両舷方近距離を航過した際、以前のように移動を要請されなかったことから、A1押船列がびよう泊中の自船に接近してくることはないものと考え、釣りを行いながらびよう泊を続けた。

15時37分半b受審人は、衝突地点で、船首が200度を向いたとき、A1押船列が左舷船尾29度270メートルのところとなり、その後同押船列が自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、依然として、A1押船列がびよう泊中の自船に接近してくることはないものと思い、同押船列の接近状況を把握するなど、A1押船列に対する動静監視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、注意喚起信号を行わず、更に接近しても、錨索を放し、機関を始動して移動するなど、衝突を避けるための措置をとらずにびよう泊を続け、15時39分半左舷船尾至近に迫ったA1押船列を認め、同乗者とともに手を振って大声を発したのち、機関を始動して後進にかけたものの、及ばず、Bは、船首が195度を向いたとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、A1押船列は、A2の船首外板に擦過傷を生じ、Bは、船尾及び左舷船尾部に圧壊等を生じて転覆し、b受審人が左頬骨弓骨折等を負い、同乗者1人が、海中転落して海上保安庁に救助されたも

のの、溺死と検案された。

(航法の適用)

本件は、港則法が適用される高知港において、航行中のA1押船列とさお釣りを行いながらびよう泊中のBが衝突したもので、同法の適用について検討する。

Bは、港内でびよう泊してさお釣りを行っており、さお釣りによるものも漁ろうの中に含まれると解されることから、港則法第11条に基づく同法施行規則第6条（停泊の制限）及び同法第35条（漁ろうの制限）の適用が考えられるが、同規則第6条において、みだりにびよう泊や停留が禁止される場所は、ふ頭、栈橋、岸壁、係船浮標及びドックの付近や、河川、運河その他の狭い水路及び船だまりの入口付近のびよう泊または停留する船舶によって一般船舶の係留または出入りが妨げられる虞がある場所であり、また、港則法第35条において、みだりに漁ろうをしてはならないのは、船舶交通の妨げとなる虞のある場所であり、いずれも港則法が適用される港内におけるびよう泊又は漁ろうを全面的に禁止しているものではない。

そして、Bがびよう泊してさお釣りを行っていた地点は、最寄りの防波堤から300メートル、第7ふ頭から460メートル、同ふ頭東側の船だまりから1,100メートル、高知水路東口から1,000メートルそれぞれ離れていて、また、付近に河川、運河その他狭い水路等がなく、周囲に十分な可航水域があり、びよう泊してさお釣りをを行う同船によって一般船舶の係留、出入り、船舶交通が妨げられる虞がある場所であるとは認められないことから、港則法施行規則第6条及び港則法第35条の適用はない。

港則法には、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、航行中の船舶とびよう泊中の船舶の間に衝突のおそれが生じた場合の航法の規定がないことから、海上衝突予防法第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、高知港において、航行中のA1押船列が、見張り不十分で、前路でびよう泊中のBを避けなかったことによって発生したが、Bが、動静監視不十分で、注意喚起信号を行わず、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、高知港において、同港の仮泊地に向けて航行する場合、船首死角を生じていたのだから、前路の他船を見落とすことのないよう、操船室から出て両舷側で前方を見るなど、同死角を補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、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、船首死角を補う見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、Bに向首して衝突のおそれがある態勢で接近することに気付かずに進行して衝突を招き、A2、B両船にそれぞれ損傷を生じさせ、b受審人を負傷させ、B同乗者を死亡させるに至った。

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2か月停止する。

b受審人は、高知港において、釣りのためびよう泊中、左舷船尾方にA1押船列を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同押船列の接近状況を把握するなど、A1押船列に対する動静監視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A1押船列がびよう泊中の自船に接近してくることはないものと思い、同押船列に対

する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、A 1 押船列が自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、注意喚起信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらずにびよう泊を続けて衝突を招き、A 2、B 両船にそれぞれ損傷を生じさせ、B 同乗者を死亡させ、自らも負傷するに至った。

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 5 年 6 月 2 9 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