

令和 6 年横審第 2 2 号

裁 決

遊漁船 A 漁船 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

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、理事官松村徹出席のうえ審理し、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。

受審人 b を戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和 5 年 8 月 1 7 日 0 6 時 0 0 分

愛知県師崎港南方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 遊漁船 A

漁船 B

総 ト ン 数	1 2 . 0 トン	4 . 2 トン
全 長	1 6 . 1 7 メートル	1 3 . 6 0 メートル
登 録 長	1 1 . 9 6 メートル	1 0 . 6 2 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	6 3 6 キロワット	4 2 1 キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央部に操舵室を設けたF R P製小型兼用船で、同室前部中央に舵輪、その前方にG P Sプロッター、レーダー及び魚群探知機をそれぞれ備え、a受審人ほか1人が乗り組み、釣り客2人を乗せ、遊漁の目的で、船首1.0メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、令和5年8月17日05時30分師崎港を発し、同港南方沖合の釣り場に向かった。

a受審人は、G P Sプロッター、レーダー及び魚群探知機をそれぞれ作動させて1人で操船に当たり、05時35分尾張野島灯台から328度（真方位、以下同じ。）2.9海里的の地点で、針路を180度に定め、8.4ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により進行した。

05時56分僅か過ぎa受審人は、尾張野島灯台から249度1.6海里的の地点に達したとき、正船首1,000メートルのところにBを視認することができ、同船がほとんど動かないことから漂泊中であることが分かる状態で、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、針路を定めたときに周囲を一べつして船舶を見かけなかったことから、予定針路上に他船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、06時00分

尾張野島灯台から234度1.9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の右舷船尾部に、後方から平行に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の南風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、船体中央部に操舵室を設け、ディーゼル機関に連結されたウォータージェット推進装置を有する軽合金製漁船で、同室前部左舷側に舵輪、その前方から右方にかけて機関遠隔操縦レバー、GPSプロッター及びレーダーをそれぞれ備え、b受審人ほか2人が乗り組み、いけす用の海水採取の目的で、船首0.5メートル船尾0.7メートルの喫水をもって、同日05時00分師崎港を発し、同港南方沖合に向かった。

b受審人は、海水採取の場所を探しながら伊勢湾を南下中、05時30分前示衝突地点付近で、異常な振動を感じ、機関を停止して船首が南方を向いた状態で漂泊し、ウォータージェット推進装置が海水採取口から吸い込んだ異物によって故障したことが分かったものの、航行中の運転不自由船であることを示す黒色球形形象物2個を垂直線上に、また、国際海事機関が採択した国際信号書に定めるA旗を表す信号板（以下「A旗板」という。）をそれぞれ表示しないまま、甲板員による異物を取り除く作業（以下「海中作業」という。）を開始して様子を見守っていたところ、05時53分頃後方約1海里のところにAを目視で初認した。

05時56分僅か過ぎb受審人は、前示衝突地点で、船首が180度を向いていたとき、Aが正船尾1,000メートルのところとなり、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、初認時にAの針路が南東方へ航行するように見えた

ことから、無難に左舷方を航過するものと思い、同船に対する動静監視を十分に行わなかったので、この状況に気付かなかった。

こうして、b 受審人は、警告信号を行わずに漂泊を続け、06 時 00 分 B は、180 度を向いたまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、A は船首及び左舷船首部外板に破口等を、B は右舷船尾部外板に亀裂等をそれぞれ生じたが、のちにいずれも修理され、b 受審人が頸部挫傷を、B の甲板員が頸椎捻挫をそれぞれ負った。

(航法の適用)

本件は、海上交通安全法の適用海域である師崎港南方沖合において、航行中の A と、漂泊中の B とが衝突したもので、同法に両船の関係を律す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。

両船は互いに視野の内にあり、事実の経過に示したとおり、B は、ウォータージェット推進装置が故障した状況で、海中作業に従事していることから、船舶の操縦性能を制限する故障その他の異常な事態が生じているため他の船舶の進路を避けることができないと認められ、航行中の運転不自由船であるものの、黒色球形形象物を表示していないことにより、周囲から見て漂泊していることが分かったとしても、運転不自由船であることまでは分からないので、海上衝突予防法第 18 条の各種船舶間の航法規定を適用するのは相当でない。

その他、海上衝突予防法には、本件に適用すべき定型的航法の規定がないことから、同法第 38 条及び第 39 条を適用して船員の常務により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、師崎港南方沖合において、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、動静監視不十分で、警告信号を行わなかったことも一因をなすものである。

a 受審人は、師崎港南方沖合において、釣り場に向けて航行する場合、周囲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。しかるに、同人は、針路を定めたときに周囲を一べつして船舶を見かけなかったことから、予定針路上に他船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、漂泊中の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及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせ、b 受審人及びBの甲板員をそれぞれ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小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

b 受審人は、師崎港南方沖合において、ウォータージェット推進装置が故障して機関を使用できない状況下、海中作業中、Aを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船の方位変化を確かめるなど、Aに対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、初認時に同船の針路が南東方へ航行するように見えたことから、無難に左舷方を航過するものと思い、A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、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に気付かず、警告信号を行わずに漂泊を続けてAとの衝突を招き、同船及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせ、自らも負傷し、自船の甲板員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7年1月29日

横浜地方海難審判所

審判官 浅 野 活 人