

令和 6 年横審第 2 9 号

裁 決

貨物船 A 遊漁船 B 衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A 一等機関士

海技免許 六級海技士（航海）（履歴限定）

補 佐 人 1 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、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の六級海技士（航海）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 of 年月日時刻及び場所

令和 6 年 4 月 2 5 日 1 2 時 0 4 分

愛知県野島南西方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名	貨物船A	遊漁船B
総 ト ン 数	4 9 0 トン	4 . 8 トン
全 長	7 1 . 3 0 メートル	
登 録 長		1 1 . 5 9 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 , 4 7 1 キロワット	4 0 4 キロワット

3 事実の経過

Aは、平成8年9月に進水し、船首甲板に旋回式ジブクレーンを配置した船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋の操舵室前部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、同スタンド右舷側に機関コンソールをそれぞれ備え、船長a 2及びa 1受審人ほか4人が乗り組み、空倉のまま、船首0.8メートル船尾3.3メートルの喫水をもって、令和6年4月25日10時55分愛知県衣浦港を発し、京浜港川崎区に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、海上試運転成績表によれば、船首0.90メートル船尾2.95メートルの喫水のと看、前後進試験において、前進速力13.06ノット（対地速力、以下同じ。）の状態、後進発令から船体停止までに要した時間が1分2.2秒、左及び右旋回試験において、前進速力13.06ノットの状態から舵角35度とした際の左及び右90度回頭に要する各時間が34.8秒及び36.2秒であった。

また、a 2船長は、一等機関士の部門間兼務が認められていないことを知らないで、当時、a 1受審人に、三等航海士としての雇入れのまま、一等機関士としての職務を委ねていたものの、衣浦港の発航に際し、11時20分から3時間の船橋当直を指示していた。

a 1受審人は、11時20分衣浦港南方沖合で、1人で船橋当直に

就き、1号レーダーを1.5海里レンジで前方約2海里、2号レーダーを3海里レンジで前方約5海里まで表示するオフセンターにそれぞれ設定し、共にヘッドアップ表示として作動させて知多湾を南下したのち、12時00分少し前尾張野島灯台から270度（真方位、以下同じ。）1.7海里の地点で、針路を188度に定めて自動操舵とし、13.3ノットの速力で進行した。

12時01分少し前a1受審人は、尾張野島灯台から263度1.7海里の地点に達したとき、正船首1,430メートルのところにBを視認することができ、同船が、錨泊中の船舶であることを示す黒色球形形象物を表示していないものの、同じ方向を向いたままほとんど移動しないことから、錨泊中であることが分かる状態で、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、定針したときにレーダー画面を一瞥して船舶の映像を認めなかったことから、Bを見落としたまま、航行の支障となる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、a1受審人は、Bを避けることなく続航し、12時04分尾張野島灯台から242度2.1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、前方から33度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力4の北西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

a2船長は、a1受審人が衝突に気付かないまま航行を続けていたところ、海上保安庁から連絡を受けて衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、平成13年6月に進水し、船体ほぼ中央に操舵室を配置したFRP製小型兼用船で、同室前部中央やや左舷寄りに舵輪、そ

の前方にレーダー、機関遠隔操縦レバー、魚群探知機及びGPSプロッターをそれぞれ備え、b受審人が1人で乗り組み、釣り客2人を乗せ、遊漁の目的で、船首0.5メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、同日06時00分愛知県師崎港を発し、野島南西方沖合の釣り場に向かった。

b受審人は、06時30分釣り場に到着し、錨泊して遊漁を始め、釣り場の移動を繰り返したのち、11時00分衝突地点付近で、重さ約80キログラムの唐人錨を水深約23メートルの海中に投じ、同錨に接続した直径約25ミリメートル長さ200メートルの合成繊維製錨索を約40メートル延出して船首のたつに係止し、錨泊中の船舶であることを示す黒色球形形象物を表示しないまま、機関を停止して船首が北北西方を向いた状態で、錨泊して遊漁を行った。

b受審人は、時折目視で周囲の状況及びGPSプロッターで自船の移動の有無を確認しながら遊漁を続け、いったん操舵室を出て左舷方を向いて釣り客の様子を見ていたところ、12時01分少し前衝突地点で、船首が335度を向いていたとき、右舷船首33度1,430メートルのところに、Aを視認することができる状態で、その後同船が自船に向かって衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、操舵室を出る前に右舷方を一べつして船舶を認めなかったことから、依然として接近する他船がないものと思い、見張りを十分に行わなかったもので、このことに気付かなかった。

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、錨索を外し、機関を用いて移動するなど、衝突を避けるための措置をとらずに錨泊を続け、12時04分僅か前機関音を聞いて至近に迫ったAを認めたものの、どうすることもできず、Bは、船首が335度を向いたまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは球状船首外板に擦過傷を生じ、Bは右舷船尾部外板に破口等を生じたが、のちに修理され、Bの釣り客1人が前額部挫創等を負った。

(航法の適用)

本件は、野島南西方沖合において、航行中のAと錨泊中のBが衝突したもので、衝突地点付近は特別法である海上交通安全法が適用される海域であるが、同法には本件に適用すべき航法規定がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用されることとなる。

海上衝突予防法にも、航行中の船舶と錨泊中の船舶との関係について規定した条文がないことから、本件は、同法第38条及び第39条を適用して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、野島南西方沖合において、航行中のAが、見張り不十分で、錨泊中の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、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 1 受審人は、野島南西方沖合において、京浜港川崎区に向かって航行する場合、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。ところが、同人は、定針したときにレーダー画面を一瞥して船舶の映像を認めなかったことから、Bを見落としたまま、航行の支障となる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、錨泊中の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及びBにそれぞれ損傷を生じさせ、Bの釣り客1人を負傷させるに至った。

以上の a 1 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六級海技士（航海）の業務を 1 か月停止する。

b 受審人は、野島南西方沖合において、遊漁を行いながら錨泊する場合、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。ところが、同人は、操舵室を出る前に右舷方を一べつして船舶を認めなかったことから、依然として接近する他船がないものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する A に気付かず、注意喚起信号を行わず、更に接近しても、錨索を外し、機関を用いて移動するなど、衝突を避けるための措置をとらずに錨泊を続けて同船との衝突を招き、A 及び B にそれぞれ損傷を生じさせ、B の釣り客 1 人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 22 日

横浜地方海難審判所

審判官 米 倉 毅