

令和6年神審第30号

裁 決

油送船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

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、理事官上田容之出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の四級海技士（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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和6年5月8日12時32分僅か過ぎ

和歌山県田辺港南西方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 油送船A

漁船B

総 ト ン 数	4 9 9 トン	3. 8 トン
全 長	6 0. 0 7 メートル	
登 録 長		1 0. 8 0 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	7 3 6 キロワット	1 8 3 キロワット

3 事実の経過

Aは、船尾船橋型の鋼製油送船で、船橋内前部中央に操舵装置、左舷側にレーダー2台、電子海図システム、右舷側に機関制御盤、バウスラスター操作盤、GPSプロッター及び後部に海図台をそれぞれ備え、船首端から49メートル後方、左舷端から1メートル右方の船橋上部にGPSアンテナを設置し、a1船長及びa2受審人ほか4人が乗り組み、潤滑油470キロリットルを積載し、船首2.8メートル船尾4.0メートルの喫水をもって、令和6年5月7日12時55分岡山県水島港を発し、鳴門海峡を經由して京浜港に向かった。

a2受審人は、翌8日11時45分単独で船橋当直に就き、レーダーをヘッドアップの3海里レンジで船首方を4海里表示させるオフセンターとして1台のみ作動させ、12時03分僅か過ぎ四双島灯台から279度（真方位、以下同じ。）5.8海里の地点で、針路を137度に定めて自動操舵とし、11.6ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a2受審人は、12時28分半僅か前四双島灯台から223度3.5海里の地点に至ったとき、右舷船首19度1.0海里のところに、Bを視認することができ、その後同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、レーダー画面を一見したところ、周囲に他船の映像がなかったことから、航行に支障となる船舶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。

a 2 受審人は、海図台に移動して作業を始め、B が間近に接近しても、同船の進路を避けることなく続航し、12 時 32 分僅か前作業を終えて前方を見たとき、右舷船首至近に B を認め、右舵をとったものの、効なく、12 時 32 分僅か過ぎ四双島灯台から 211 度 3.7 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 の左舷中央部に前方から 54 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、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

a 1 船長は、自室で休息中、機関音の変化に気付いて昇橋し、衝突を知り、事後の措置に当たった。

また、B は、一本釣り漁業に従事する F R P 製漁船で、船体中央やや後方に操舵室を有し、同室内前部中央やや左舷側に操舵輪、右舷側に G P S プロッター及び魚群探知機、右舷側壁際に機関遠隔操縦レバーをそれぞれ備え、全長 12 メートル以上であったものの汽笛を装備しないまま、b 受審人が 1 人で乗り組み、操業の目的で、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 04 時 00 分田辺港を発し、同港南西方沖合の漁場に向かった。

ところで、B の操業方法は、船尾中央に約 5 メートルの竿を 1 本、左右両舷から約 7 メートルの竿各 1 本をそれぞれ張り出し、各竿には疑似餌を付けた 6 メートルから 20 メートルの引き縄合計 12 本を海中に投入してかつおを捕獲するもので、操業中も針路及び速力を変更することが可能であった。

b 受審人は、前示漁場に到着して操業を始め、その後付近海域を移動し、12 時 28 分半僅か前四双島灯台から 210 度 4.0 海里の地点で、針路を 011 度に定めて自動操舵とし、6.0 ノットの速力に

よって進行した。

b 受審人は、針路を定めたとき、左舷船首 35 度 1.0 海里のところに、A を視認することができ、その後同船が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、定針前に周囲を一見したところ、遊漁船 1 隻を認めただけで、航行に支障となる船舶はいないものと思い、見張りを十分に行わなかったので、このことに気付かなかった。

b 受審人は、汽笛不装備で警告信号を行うことも、間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航し、B は、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、A は、左舷船首部から中央部にかけて修理不要の擦過傷を生じ、B は、左舷中央部に破口を生じ、のち廃船処理され、b 受審人が多発肋骨骨折等を負った。

（航法の適用）

本件は、田辺港南西方沖合において、東行する A と北上する B とが衝突したもので、衝突地点付近は特別法である港則法及び海上交通安全法の適用がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

本件時、両船は、互いに視野の内にあり、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近したもので、両船の付近には航行の支障となる障害物や他船は存在せず、衝突のおそれがある態勢となってから衝突に至るまでの間に、それぞれに要求される動作をとるのに十分な時間的、距離的余裕があったものと認められる。

したがって、本件は、海上衝突予防法第 15 条の横切り船の航法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、田辺港南西方沖合において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、東行するAが、見張り不十分で、前路を左方に横切るBの進路を避けなかったことによって発生したが、北上するBが、見張り不十分で、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 2 受審人は、田辺港南西方沖合において、京浜港に向けて東行する場合、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。しかるに、同人は、レーダー画面を一見したところ、周囲に他船の映像がなかったことから、航行に支障となる船舶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、前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するBに気付かず、同船の進路を避けないまま進行して衝突を招き、A及びB両船それぞれに損傷を生じさせ、b 受審人を負傷させるに至った。

以上のa 2 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四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

b 受審人は、田辺港南西方沖合において、操業のため北上する場合、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。しかるに、同人は、定針前に周囲を一見したところ、遊漁船1隻を認めただけで、航行に支障となる船舶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、前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するAに気付かず、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらずに進行して衝突を招き、A及びB両船それぞれに損傷を生じさせ、自身が負傷するに至った。

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7年3月11日

神戸地方海難審判所

審判官 大 北 直 明