

令和7年神審第22号

裁 決

押船A1被押台船A2貨物船B衝突事件

受 審 人 a 2

職 名 A1甲板員

操縦免許 小型船舶操縦士

補 佐 人 1人

受 審 人 b 2

職 名 B水先人

水先免許 大阪湾水先区一級水先人

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官大野徹二出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人 b 2 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6年11月23日18時02分半少し過ぎ

阪神港神戸第4区

## 2 船舶の要目

船種船名	押船A1	台船A2
総トン数	19トン	
全長	16.30メートル	50.00メートル
機関の種類	ディーゼル機関	
出力	1,250キロワット	
船種船名	貨物船B	
総トン数	43,291トン	
全長	229.00メートル	
機関の種類	ディーゼル機関	
出力	8,880キロワット	

## 3 事実の経過

### (1) 設備及び性能

#### ア A1

A1は、平成21年3月に進水し、船体前部に操舵室を配置するとともに、その上に檣を組んで上部にも同室を配置した2機2軸2舵の鋼製引船兼押船で、上部の操舵室には、前部右舷側にダイヤル式の操舵装置、その右舷側に機関遠隔操縦装置を、左舷側にレーダー画面を重畳できるGPSプロッターを、下部の操舵室には、前部中央に磁気コンパス、その後方に舵輪、左舷側にレーダー及びGPSプロッター、右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えていた。

ところで、海上運転実施テスト報告書写によれば、両舷の主機関を回転数毎分1,191にかけて前進中、舵角を15度とって旋回したときの旋回圏が左右共に45メートルで、全速力前進中、後進回転数を前進時の最大の75パーセントとして船体停止まで

に要する時間及び航走距離がそれぞれ5.9秒及び15メートルであった。

#### イ B

Bは、船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋前部中央にレピータコンパス、その後方に操舵スタンドを備え、左舷側に機関遠隔操縦装置を、右舷側にレーダー及び電子海図情報表示装置をそれぞれ備えていた。

ところで、海上試運転成績書（船体部）写によれば、約15ノットの速力で航行中、舵角を35度とったとき、左旋回では、最大縦距及び同横距がそれぞれ738.1メートル及び714.3メートル並びに右旋回では、最大縦距及び同横距がそれぞれ722.3メートル及び799.6メートルで、14.60ノットの速力で航行中、全速力後進発令から船体停止までに要する時間及び航走距離がそれぞれ10分48秒及び2,953メートルであった。

#### (2) 阪神港神戸第4区

阪神港神戸第4区（以下、港区の名称については「阪神港」の冠称を省略する。）は、兵庫県和田岬を基部として東方に延びる長さ約50メートルの和田岬防波堤と、同防波堤東端東方沖合約250メートルのところから083度（真方位、以下同じ。）方に1,120メートル延びる神戸第1防波堤（以下「第1防波堤」という。）とによって南方に開いた港口に設けられた航路幅が約200メートルで、同港口から北方向に長さ約370メートル、南方向に長さ約600メートルの神戸西航路（以下「西航路」という。）によって神戸第1区と結ばれていた。

#### (3) 関係人の経歴等

ア a 2 受審人

a 2 受審人は、（一部省略）令和 5 年 2 月に X 社に入社し、A 1 の甲板員として乗船していた。

イ b 2 受審人

b 2 受審人は、（一部省略）B とほぼ同じトン数の貨物船で西航路をきょう導した経験を約 10 回有していた。

(4) 本件発生に至る経緯

A 1 は、船長 a 1 及び a 2 受審人ほか 1 人が乗り組み、船首 1.3 メートル船尾 2.5 メートルの喫水をもって、無人で空倉のまま、船首尾 0.5 メートルの等喫水となった鋼製台船 A 2 の船尾中央に船首を付け、自船の船首中央のウインチから直径 30 ミリメートルの合成繊維製のロープを繰り出して A 2 船尾中央に、同じく自船の船尾部の両舷ウインチから直径 30 ミリメートルのワイヤーロープを各舷のフェアリーダーを介して繰り出し、A 2 の各舷船尾部に設置されたビットにそれぞれ係止して全長約 70 メートルとなった押船列（以下「A 1 押船列」という。）を構成し、令和 6 年 11 月 23 日 15 時 30 分兵庫県東播磨港を発し、神戸第 2 区の摩耶ふ頭に向かった。

a 2 受審人は、17 時 00 分明石海峡付近で昇橋して一等航海士から引き継ぎ、上部の操舵室で単独の船橋当直に就き、A 1 に船舶その他の物件を押して航行中の動力船を示す法定灯火を表示するとともに緑色の回転灯を 1 個点灯させていたものの、A 2 に法定灯火を表示しないまま、大阪湾北部を東行した。

a 1 船長は、17 時 46 分半僅か過ぎ神戸第 1 防波堤西灯台（以下「西灯台」という。）から 235 度 2.51 海里の地点に達したとき、神戸第 4 区の港界を通過し、同区を航行する状況となったも

の、昇橋せず、自ら操船の指揮を執らなかつた。

a 2 受審人は、17時57分僅か過ぎ西灯台から226.5度1.05海里の地点で、065度の針路に定め、8.5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 2 受審人は、17時59分僅か過ぎ西灯台から220度1,440メートルの地点に至り、西航路に向かうため、左回頭を開始した。

a 2 受審人は、18時01分少し前第1防波堤南方沖合に漂泊する2隻のタグボートの緑各1灯を左舷前方にそれぞれ認めたことから、出航する大型船があることを予測し、港内を確認したものの、街明かりでBの灯火に気付かず、航行の支障となる出航船を見かけなかつたので、同船はいないものと判断し、左舵10度として更に左回頭を続けた。

a 2 受審人は、18時01分僅か過ぎ西灯台から212.5度940メートルの地点に達し、船首が037度を向いたとき、左舷船首13度1,020メートルのところにBの緑、白、白、緑4灯を視認することができ、その後同船と港の防波堤の入口付近で会おうおそれがある状況であったが、タグボート2隻に気をとられ、見張りを十分に行わなかつたので、このことに気付かなかつた。

a 2 受審人は、Bの進路を避けないまま続航中、長音1声を聞いて出航船があると考えて左舵35度としたところ、船首至近にBの船体を認めたものの、どうすることもできず、18時02分少し過ぎ西灯台から216度550メートルの地点において、A1押船列は、船首が307度を向いたとき、原速力のまま、A2の右舷中央部にBの船首が、90度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力4の北北西風が吹き、潮候は下げ潮の初

期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、フィリピン共和国籍の船長b 1ほか同国籍の船員20人が乗り組み、空倉のまま、船首6.70メートル船尾8.05メートルの喫水をもって、b 2受審人きょう導のもと、17時45分入船右舷着けで係留していた神戸第1区ポートアイランドT岸壁を発し、シンガポール共和国シンガポール港に向かった。

これより先、b 2受審人は、17時30分Bに乗船し、b 1船長からパイロットカードを受領するとともに、同船長にパイロットインフォメーションカードを手交したのち、持参したパイロットサポーターを同船のAISのパイロットプラグに接続して船橋前部の窓際に置き、左舷船首及び左舷船尾にタグボートのタグラインを係止して発航したものであった。

b 1船長は、航行中の動力船であることを示す法定灯火及び巨大船であることを示す法定灯火をそれぞれ表示したほか船首楼甲板の作業灯を点灯し、三等航海士及び甲板手を船橋配置にそれぞれ就け、操舵スタンドの左側に立って操船指揮に当たった。

b 2受審人は、船橋前面中央のレピータコンパスの左側に立って水先業務に当たり、タグラインを放したのち、17時56分頃タグボート2隻に第1防波堤の南側まで先行するように指示し、17時58分頃港内全速力前進を令して神戸第1区を南下した。

b 2受審人は、18時00分半少し前西航路に入航し、18時00分半僅か過ぎ同航路を南下中、タグボート1隻から右舷前方に東行中の押船列らしき船舶があることを知らされ、右舷前方1,270メートルのところにA1押船列の白、紅2灯を初めて視認し、和田岬防波堤と第1防波堤の間を通過中であつたことから、同間を通過したのち、右転して同押船列の船尾方を通過することと

し、A 1 押船列の船尾方を通過することをそのタグボートに伝えた。

b 2 受審人は、18時01分僅か前西灯台から336度210メートルの地点で、針路を西航路南口に向く192度に定め、8.7ノットの速力から増速しながら、手動操舵によって進行した。

18時01分僅か過ぎb 2 受審人は、西灯台から329度180メートルの地点に達し、8.8ノットの速力となったとき、A 1 押船列が右舷船首12度1,020メートルのところとなり、その後港の防波堤の入口付近で同押船列と出会うおそれがある状況であったが、A 1 押船列は自船の前路を無難に横切って神戸空港方面に向かうものと思い、同押船列の接近状況を確認するなど、A 1 押船列に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、警告信号を行わず、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとらなかった。

こうして、b 2 受審人は、西航路の中央を航行していることを確認するためパイロットサポーターの画面を見ながら続航し、18時02分少し過ぎ西灯台から223.5度240メートルの地点で、第1防波堤を通過してA 1 押船列の船尾方へ向けて右回頭したところ、同押船列が左回頭していることに気付き、右舵一杯、機関停止を令したものの、及ばず、Bは、船首が217度を向き、8.9ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、A 1は、右舷船尾部外板に凹損等を生じて転覆し、のち廃船処理され、A 2は、右舷中央部外板に凹損及び擦過傷を生じ、Bは、船首外板に擦過傷を生じた。またa 1船長（小型船舶操縦免許受有）が、転覆した船内に閉じ込められ、のち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、夜間、港則法が適用される阪神港において、入航するA 1 押船列と出航するBが衝突したもので、以下、適用される航法について検討する。

両船は互いに視野の内に入り、港則法第15条において、汽船が港の防波堤の入口又は入口付近で他の汽船と出会う虞のあるときは、入航する汽船は、防波堤の外で出航する汽船の進路を避けなければならないと規定され、衝突地点が和田岬防波堤と第1防波堤を結ぶ線から南方に約500メートルであり、港の防波堤の入口付近であると認められる。

本件時、A 1 押船列は入航中で、Bは出航中であったことから、本件は、港則法第15条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、夜間、神戸区において、入航するA 1 押船列と出航するBが港の防波堤の入口付近で出会うおそれがあった際、A 1 押船列が、見張り不十分で、防波堤の外でBの進路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 1 押船列の運航が適切でなかったのは、船長が、昇橋して自ら操船しなかったことと、甲板員が、見張りを十分に行わず、防波堤の外でBの進路を避けなかったことによるものである。

a 2 受審人は、夜間、神戸区において、西航路を経由して摩耶ふ頭に向けて航行する場合、周囲の船舶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、タグボート2隻に気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、港の防波堤の入口付近で出会うおそれがある態勢で接近する状況のBに気付

かず、防波堤の外で同船の進路を避けずに進行してBとの衝突を招き、A1、A2及びBそれぞれに損傷を生じさせ、a1船長を死亡させるに至った。

以上のa2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。

b2受審人は、夜間、神戸区において、西航路を經由してシンガポール港に向けて南下中、右舷前方にA1押船列を認めた場合、港の防波堤の入口付近で同押船列と出会うおそれの有無を判断できるよう、A1押船列の接近状況を確認するなど、同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。しかるに、同人は、A1押船列は自船の前路を無難に横切って神戸空港方面に向かうものと思い、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、港の防波堤の入口付近でA1押船列と出会う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、衝突を避けるための協力動作をとらずに進行して同押船列との衝突を招き、A1、A2及びBそれぞれに損傷を生じさせ、a1船長を死亡させるに至った。

以上のb2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8年3月24日

神戸地方海難審判所

審判長 審判官 桐 井 晋 司

審判官 岩 崎 欣 吾

審判官 阪 本 義 治