

令和3年神審第7号

裁 決

遊漁船Aモーターボート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

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、理事官中末陽介出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人a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

令和元年11月9日16時37分

京都府伊根漁港東方沖合

2 船舶の要目

船種船名	遊漁船A	モーターボートB
登録長	10.32メートル	6.27メートル
機関の種類	ディーゼル機関	電気点火機関
出力	169キロワット	66キロワット

### 3 事実の経過

Aは、平成2年8月に進水し、船体ほぼ中央やや船尾寄りに操舵室を設け、同室前部中央に魚群探知機を、その右舷側にレーダー、GPSプロッター、舵輪及び機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えた、全長12メートル以上のFRP製遊漁船で、a受審人が1人で乗り組み、釣り客9人を乗せ、遊漁の目的で、船首0.3メートル船尾1.3メートルの喫水をもって、令和元年11月9日07時00分京都府舞鶴港を発し、同府経ヶ岬北方沖合の釣り場に向かった。

a受審人は、08時30分前示釣り場に到着して釣りをを行い、その後経ヶ岬東方沖合の釣り場に移動して釣りを行った後、16時00分同釣り場を発進して帰途に就いた。

a受審人は、釣り客3人を操舵室内の椅子に、同6人を船尾甲板の椅子にそれぞれ座らせ、自身は舵輪後方の椅子に腰掛け、GPSプロッターを作動させて伊根漁港北東方沖合を南下し、16時30分僅か過ぎ新井港防波堤灯台から086度（真方位、以下同じ。）1.24海里の地点で、針路を180度に定め、15.9ノットの速力（対地速力、以下同じ。）とし、手動操舵によって進行した。

a受審人は、16時36分半丹後鷲崎灯台から084度1.41海里の地点に達したとき、左舷船首57度190メートルのところに、Bを視認することができ、同船が、そのままの針路、速力を保持すれば、自船がBの船首方を40メートル隔てて無難に航過する態勢であったところ、同船が自船の前路に向けて右転して増速し、新たな衝突

の危険を生じさせて接近する状況となったが、定針したとき、船首方に船舶を認めなかったので、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、a受審人は、Bに対して警告信号を行うことも、行きあしを止めるなど、衝突を避けるための措置をとることもなく続航中、16時37分僅か前左舷船首至近に迫ったBを認めたものの、どうすることもできず、16時37分丹後鷲崎灯台から089.5度1.41海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その左舷船首部にBの右舷船首部が後方から48度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風はなく、視界は良好で、潮候は下げ潮の末期であった。

また、Bは、昭和55年10月に進水し、船体船首寄りに操縦区画を設け、同区画前部右舷側にレーダー、GPSプロッターを組み込んだ魚群探知機及び舵輪をそれぞれ備えたFRP製プレジャーモーターボートで、b受審人が1人で乗り組み、知人1人を乗せ、釣りの目的で、船首0.1メートル船尾0.6メートルの喫水をもって、同日08時30分京都府宮津港を発し、同府黒崎沖合の釣り場に向かった。

b受審人は、08時45分前示釣り場に到着して釣りをを行い、その後釣り場を数か所移動し、16時00分伊根漁港東方沖合の釣り場に至って釣りを行った後、16時10分同釣り場を発進して帰途に就いた。

b受審人は、同乗者を自身の後方のいけすのさぶた上に座らせ、自らは舵輪後方に立った姿勢で操船にあたり、GPSプロッターを作動させて伊根漁港東方沖合を南下し、16時35分丹後鷲崎灯台から082度1.59海里の地点で、針路を212度に定め、3.0ノットの速力とし、徐々に増速しながら手動操舵によって進行した。

b受審人は、16時36分半丹後鷲崎灯台から086.5度1.50海里の地点に達し、12.0ノットの速力となったとき、右舷正横後1度190メートルのところに、Aを視認することができ、そのままの針路、速力を保持すれば、同船が自船の船首方を無難に航過する態勢であったが、定針したとき、周囲に船舶を認めなかったため、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、このことに気付かず、宮津港に向けるためAの前路に向く228度に針路を転じて増速し、新たな衝突の危険を生じさせた。

こうして、b受審人は、増速しながら同じ針路で続航中、16時37分僅か前右舷船首至近に迫ったAを認め、機関を中立運転としたものの、及ばず、Bは、原針路のまま、16.0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は、左舷船首部外板に擦過傷を生じたが、のちに修理され、Bは、右舷船首部外板に破口等を生じ、のちに廃船処理され、b受審人及びB同乗者がそれぞれ頸椎捻挫等を負った。

#### (航法の適用)

本件は、伊根漁港東方沖合で両船が衝突したものであり、衝突地点付近の海域に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ので、一般法である海上衝突予防法が適用される。

事実の経過で示したとおり、Bが、そのままの針路、速力を保持すれば、南下するAが同じく南下するBの船首方を無難に航過する態勢であったところ、Bが衝突の30秒前、両船間の距離が190メートルのところから右転して増速したことによって衝突のおそれがある見合い関係が発生したもので、定型的な航法を適用することができないことから、本件は、海上衝突予防法第38条及び第39条の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、伊根漁港東方沖合において、両船が南下中、Bが、見張り不十分で、無難に航過する態勢のAの前路に向けて右転して増速し、新たな衝突の危険を生じさせたことによって発生したが、A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措置をとらなかったことも一因をなすものである。

b 受審人は、伊根漁港東方沖合において、帰航のため同沖合を南下する場合、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、定針したとき、周囲に船舶を認めなかったため、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、無難に航過する態勢であったAに気付かず、同船の前路に向けて右転して増速し、新たな衝突の危険を生じさせて衝突を招き、A、B両船それぞれに損傷を生じさせ、B同乗者を負傷させ、自身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。

a 受審人は、伊根漁港東方沖合において、帰航のため同沖合を南下する場合、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、定針したとき、船首方に船舶を認めなかったため、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、自船の前路に向けて右転して増速し、新たな衝突の危険を生じさせたBに気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための措置をとることもなく進行して衝突

を招き、A、B両船それぞれに損傷を生じさせ、b受審人及びB同乗者を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4年10月25日

神戸地方海難審判所

審判官 前 田 昭 広