

令和3年広審第40号

裁 決

モーターボート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

補 佐 人 1人

受 審 人 b 1

職 名 B船長

操縦免許 小型船舶操縦士

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官浅野活人出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 b 1 の小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

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2年8月3日21時27分

広島県蒲刈港

2 船舶の要目

船種	船名	モーターボートA	漁船B
総トン数		4.2トン	1.0トン
登録長		10.80メートル	6.17メートル
機関の種類		ディーゼル機関	電気点火機関
出力		154キロワット	
漁船法馬力数			128キロワット

3 事実の経過

Aは、昭和63年に進水し、平成31年用途を一本つり漁業として登録し、最大搭載人員が船員1人、旅客6人の遊漁船として令和元年に日本小型船舶検査機構の検査を受けた、船首から順に船首甲板、船室、中央甲板、操舵室及び船尾甲板を設け、舵輪等を備えた同室前部及び同後部囲壁のほか、舵、主機各ダイヤルを備えるリモコンの届く範囲で操船できるFRP製小型兼用船で、a受審人が1人で乗り組み、知人1人を乗せ、趣味の釣りの目的で、船首0.3メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、令和2年8月3日17時50分広島県川尻港を発し、田戸防波堤南面に係留する予定で、同防波堤が築造される蒲刈港田戸地区に向かった。

a受審人は、広島県呉市沿岸沖合を同県上蒲刈島北岸に向けて南下し、18時05分蒲刈荷島灯台から281.5度（真方位、以下同じ。）2.1海里が東端となる田戸防波堤に係留して知人と共に釣りを始めた。

a受審人は、釣りを終えて帰途に就くこととし、オーニングを展開した船尾甲板に同乗者を待機させ、操舵室後部囲壁付近に立ってリモコンを持ち、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示して21時20分田戸防波堤を離れた。

a 受審人は、21時25分少し過ぎ田戸防波堤東端（以下「基点」という。）から062度110メートルの地点で、操舵室に装備するレーダー画面を一見したところ他船を認めなかったため、左舷船首方に目視した安芸川尻港中港3号防波堤灯台（以下「川尻防波堤灯台」という。）の灯光付近に向けて針路を332度に定め、9.2ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

針路を定めたのち、a 受審人は、リモコンを持って操舵室右舷前方に移動し、同室前部囲壁のひさしに腰を掛け、船首甲板に展張したオーニング越しに川尻防波堤灯台の灯光を目視しながら続航した。

a 受審人は、21時26分少し過ぎ基点から354度285メートルの地点に達したとき、左舷船首34度810メートルのところ、Bの緑1灯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となったが、針路を定めた際、他船を認めなかったことから、接近す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、Bの存在にも、この状況にも気付かず、同船に対して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進行した。

こうして、a 受審人は、川尻防波堤灯台の灯光を目視しながら続航中、21時27分基点から344度505メートルの地点において、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46度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風はほとんどなく、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、船体中央部左舷寄りに無蓋の操縦スタンドを配し、同スタンド左方の支柱上端に両色灯を取り付け、レーダーを装備しない、刺網漁に従事する和船型FRP製漁船で、白色全周灯1個を装備しな

いまま、b 1 受審人が甲板員 1 人と乗り組み、操業の目的で、船首 0.3 メートル船尾 0.9 メートルの喫水をもって、同日 20 時 00 分広島県呉港を発し、音戸ノ瀬戸東方に位置する同県観音埼沖合の漁場に向かった。

b 1 受審人は、20 時 10 分前示漁場に到着して操業を始めたものの、期待した漁獲が得られなかったので操業を中断し、21 時 00 分観音埼沖合を発進し、蒲刈港域内を経由する予定で、広島県大崎下島北西岸沖合の漁場に向かった。

b 1 受審人は、両色灯を表示し、操縦スタンド後方の両舷縁に渡した板に腰を掛け、甲板員を右舷船尾トランクスペースの上蓋に腰を掛けさせて見張りに当たらせ、島影や陸岸を目視しながら上蒲刈島北岸沖合を東行し、21 時 26 分僅か過ぎ基点から 310 度 1,075 メートルの地点で、前路を一見して針路を 106 度に定め、25.0 ノットの速力で進行した。

b 1 受審人は、21 時 26 分少し過ぎ基点から 312 度 1,005 メートルの地点に達したとき、右舷船首 12 度 810 メートルのところに、A の白、紅 2 灯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となったが、針路を定めた際、前路を一見して他船を認めなかったことから、接近す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、A の存在にも、この状況にも気付かず、同船を避けることなく続航した。

こうして、b 1 受審人は、島影や陸岸を目視しながら進行中、甲板員の報告を聞いて至近に迫った A の船体を認めたが、どうすることもできず、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、船首部に擦過傷を生じたのみであったが、B は、右舷船尾部が圧壊し、のち廃船処理された。また、B の甲板員 b 2 は、

行方不明となり、のち海中で発見され、外傷性ショックにより即死した疑いがあると検案された。

(航法の適用)

本件は、夜間、港則法が適用される蒲刈港において、北上するAと東行するBとが衝突したものであるが、同法に本件に適用され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。

Aは、航行中の動力船の灯火を、Bは、白色全周灯を表示していなかったものの、両色灯をそれぞれ表示しており、見張りを行っていれば、互いの視野の内にあるA、B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ていることを把握できる状況にあったものと認められる。そして、付近には航行の支障となる障害物や他船は存在せず、衝突のおそれが生じた後、A、B両船にそれぞれ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と認められることから、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、夜間、蒲刈港において、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中、東行するBが、見張り不十分で、前路を左方に横切るA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協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

b1受審人は、夜間、蒲刈港において、大崎下島北西岸沖合の漁場に向けて東行する場合、接近する他船に気付くことができるよう、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、針路を定めた際、前路を一見して他船を認めなかったことから、接近する船舶はいな

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A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、両船に損傷を生じさせてBを廃船に至らせ、同船の甲板員を死亡させるに至った。

以上のb 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小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

a受審人は、夜間、蒲刈港において、川尻港に帰航するため北上する場合、接近する他船に気付くことができるよう、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、針路を定めた際、レーダー画面を一見して他船を認めなかったことから、接近す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協力動作をとることもないまま進行して衝突を招き、両船に損傷を生じさせてBを廃船に至らせ、同船の甲板員を死亡させるに至った。

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3月9日

広島地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人