

令和4年広審第1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

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、理事官中山国夫出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人 b を戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和3年9月6日11時25分

香川県男木島北方沖合

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	6.1トン	4.9トン
登 録 長	10.19メートル	11.90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	254キロワット	
漁船法馬力数		48キロワット

3 事実の経過

Aは、平成27年3月に進水し、船体中央部に甲板室、同室前部下方に船室、上方にフライングブリッジ、同室前部右舷側に操縦席を設け、同席前方に舵輪、機関遠隔操縦装置を組み込んだコンソールパネル、同パネル上面及び左舷側にGPSプロッター及びレーダーを装備し、航行区域が限定沿海区域で、最大搭載人員が旅客11人及び船員1人のFRP製プレジャーモーターボートで、a受審人が1人で乗り組み、京都府舞鶴市所在のマリーナまで回航する目的で、船首0.5メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、令和3年9月6日07時00分和歌山県田辺市所在のマリーナを発し、広島県呉市所在のマリーナに向かった。

ところで、現船舶所有者は、静岡県浜松市所在のマリーナに係船管理されていたAを令和3年8月に購入し、前示マリーナから目的地までの回航業務を、中古艇を扱う事業者を介してa受審人が営む会社に委託した。

そして、a受審人は、臨時変更証発給後1か月以内に舞鶴市所在のマリーナまでAを回航する業務を請け負い、同変更証が発給されて航行区域が沿海区域に、最大搭載人員が船員4人に変更された同船に1人で乗り組み、浜松市所在のマリーナ発航後、愛知県碧南市、田辺市、呉市所在の各マリーナに寄せ、船中泊などして目的地に向かう計画とされていた。

a 受審人は、背もたれのある操縦席に腰を掛け、左手で舵輪、右手で機関遠隔操縦装置を操作し、持参したアンテナ内蔵型GPSプロッターに船首方約12海里船尾方約4海里を表示させ、紀伊水道、播磨灘を經由して備讃瀬戸東部に至り、備讃瀬戸東航路をこれに沿って航行した。

11時12分半 a 受審人は、男木島灯台から089度（真方位、以下同じ。）3.82海里の地点で、香川県直島東端付近に向けて針路を283度に定め、20.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により進行した。

a 受審人は、備讃瀬戸東航路中央第5号灯浮標を左舷方に航過し、11時17分半僅か前男木島灯台から078度2.20海里の地点に達したとき、周囲に他船を見掛けなかったことから気が緩んで眠気を催し、椅子に腰掛けた姿勢を続けると居眠りに陥るおそれがあったが、強い眠気ではなかったため、このまま操船できると思い、椅子から立ち上がって体を動かすなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく、同じ姿勢で操船を続けるうちに、いつしか居眠りに陥った。

11時23分 a 受審人は、男木島灯台から019度1,700メートルの地点に至ったとき、左舷船首2度1,380メートルのところの鼓形形象物を掲げて漁ろうに従事するBを視認することができ、その後同船と衝突のおそれのある態勢で接近したが、居眠りに陥っていたため、このことに気付かず、Bの進路を避けることなく続航した。

こうして、Aは、11時25分男木島灯台から340度1.08海里の地点において、原針路及び原速力のまま、その右舷船首部がBの右舷中央部に前方から24度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北風が吹き、視界は良好であった。

a 受審人は、衝突地点西方200メートル付近で目が覚めたものの、

Bと衝突したことに気付かずに航行を続け、海上保安庁からの連絡で衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

そして、a受審人は、後に医療機関を受診し、睡眠時無呼吸症候群（以下「SAS」という。）（軽症）と診断された。

また、Bは、船体中央に操舵室、後部甲板にネットローラー及び揚網用^{やぐら}櫓を設け、同室前部中央に自動操舵装置、同左舷側にダイヤル式遠隔操舵装置及び機関遠隔操縦装置、同右舷側にレーダー、魚群探知機兼用のGPSプロッターを備え、小型機船底びき網漁業に従事する、全長が12メートル以上のFRP製漁船で、汽笛を装備しないまま、b受審人ほか2人が乗り組み、えびこぎ網漁の目的で、船首0.5メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、同日02時00分香川県高松漁港を発し、男木島北西方沖合の漁場に向かった。

ところで、Bのえびこぎ網漁は、ネットローラーから繰り出す直径20ミリメートル長さ約90メートルの2本の鋼索各端に直径50ミリメートル長さ約30メートルの合成繊維索、直径10ミリメートル長さ約5メートルの鋼製鎖^{はりさお}を順に連結し、同鎖他端に張竿で網口を広げた袖網、同網に接続する袋網から成る漁具を海中に投入し、約2時間えい網して漁獲するものであった。

b受審人は、03時00分頃漁場に到着し、操舵室上方に漁ろうに従事していることを示す黒色鼓形形象物を掲げ、ヘッドアップとしたGPSプロッター画面に周囲約3海里を表示させてレーダーを休止し、備讃瀬戸東航路北方沖合を東北東方向にえい網する操業を繰り返して5回目の投網を終え、10時37分男木島灯台から290度2.08海里の地点で、針路を079度に定め、2.0ノットの速力で、操舵室の椅子に腰を掛けてえい網しながら進行した。

b受審人は、11時23分少し前右舷船首方約1,500メートル

のところ、西方に向けて航行するAを初めて視認し、高速で西行する同船が接近するものの、操業中の自船を避けるものと見込んでえい網を続けた。

11時23分b受審人は、男木島灯台から336.5度1.10海里の地点に達したとき、右舷船首22度1,380メートルのところとなったAが、衝突のおそれのある態勢で自船を避ける気配を見せないまま接近する状況であったが、いずれAが操業中の自船を避けるものと思い、A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、同船に対して避航を促す音響信号を行うことも、間近に接近しても、行きあしを停止するなど、衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航した。

こうして、b受審人は、えい網を続け、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、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、右舷船首部ハンドレールの曲損、同ハンドレール基部付近甲板の亀裂並びに同部外板及び舷縁の擦過傷を、Bは、右舷側外板及び右舷中央部上甲板の亀裂、オーニング用支柱及び右舷ハンドレールの曲損等を生じた。

(原因の考察)

事実の経過に示したとおり、a受審人は、居眠りに陥って船首方で漁ろうに従事するBと衝突のおそれのある態勢で接近する状況に気付かず、Bの進路を避けることなく進行して衝突したものである。

本件発生から約5か月後にa受審人がSAS(軽症)に罹患していると診断されたことから、当該疾病と居眠りに陥ったこととの因果関係について、以下のとおり考察する。

a 受審人は、単独の船橋当直に当たって備讃瀬戸東航路を西行していたところ、居眠りに陥ったのであるが、事実認定の根拠2で示したとおり、仮に本件当時、既にS A S（軽症）に罹患していたとしても、同人が眠気を覚えたことから、居眠りに陥るおそれを予見することができ、また、椅子から立ち上がって体を動かすなどしていれば覚醒できる程度の眠気であったことから、居眠り運航の防止措置を十分にとることで当該眠気を払拭し、結果、本件発生を回避できたものと認められる。

したがって、a 受審人が、本件当時、既にS A S（軽症）に罹患していたとしても、本件発生の原因とはならない。

しかしながら、船橋当直を適切に維持することができるよう、a 受審人は、医師が推奨する加療により症状の改善に努めなければならない。

（原因及び受審人の行為）

本件衝突は、男木島北方沖合において、航行中のAが、居眠り運航の防止措置が不十分で、漁ろうに従事している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 受審人は、男木島北方沖合において、椅子に腰掛けた姿勢で単独の操船に当たり、備讃瀬戸東航路をこれに沿って西行中、眠気を催した場合、同じ姿勢で操船を続けると居眠りに陥るおそれがあったから、椅子から立ち上がって体を動かすなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、強い眠気ではなかったため、このまま操船できると思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった職務上の過失により、同じ姿勢で操船を続けて居眠りに陥り、漁ろうに従事するBと衝突のおそれのある態勢で接近し、同船の進路を避けな

いまま進行して衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

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。

b受審人は、男木島北方沖合において、備讃瀬戸東航路北方沖合を東北東方向にえい網して漁ろうに従事中、西行するAを認めた場合、同船との衝突のおそれの有無を判断できるよう、A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、いずれAが操業中の自船を避けるものと思い、A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、同船が衝突のおそれのある態勢で接近している状況に気付かず、Aに対して避航を促す音響信号を行うことも、間近に接近しても、行きあしを停止するなど、衝突を避けるための協力動作をとらないままえい網を続けて衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

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4年12月21日

広島地方海難審判所

審判官 濱田真人