

令和3年長審第1号

裁 決  
漁船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、理事官神崎和徳出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bを戒告する。  
受審人aを懲戒しない。

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12月4日20時17分  
長崎県平戸島獅子駒埼北東方沖合
- 2 船舶の要目  
船 種 船 名 漁船A 漁船B

総 ト ン 数	0.4 トン	0.3 トン
登 録 長	4.96 メートル	4.18 メートル
機 関 の 種 類	電気点火機関	電気点火機関
漁船法馬力数	60 キロワット	30 キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) Aの設備等

Aは、船尾に船外機2機を備えた一本釣り漁業に従事するFRP製漁船で、船首端から約120センチメートル（以下「センチ」という。）の船首甲板中央に直径約2.6センチ甲板上の高さ約172センチのマストを設け、航行中の動力船の法定灯火としてマストの甲板上の高さ約168センチ及び約76センチのところに白色全周灯及び両色灯をそれぞれ備えたほか、マストの頂部及び甲板上の高さ約105センチのところに視認可能な距離が約300メートルの点滅する赤光を発する乾電池式の非常信号灯（以下「赤色点滅灯」という。）及び前方を照射する乾電池式の白色灯をそれぞれ備えていた。

#### (2) Bの設備等

Bは、船尾中央に船外機を備えた一本釣り漁業に従事するFRP製漁船で、船首端から約105センチの船首甲板右舷側に甲板上の高さ約100センチのマストを設け、航行中の動力船の法定灯火として同マストの頂部に両色灯を装備しているものの、マスト灯及び船尾灯又はこれらに代わる白色全周灯を備えていなかった。

#### (3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人が1人で乗り組み、いかひき縄漁の目的で、船首0.2メートル船尾0.5メートルの喫水をもって、令和元年12月4日17時10分長崎県平戸港を発し、平戸島田の浦北方沖合の漁

場に向かった。

a 受審人は、17時40分前示漁場に到着して漁場を移動しながら操業を続けた後、20時10分平戸島錨埼東方沖合を発進して帰途に就いた。

ところで、a 受審人は、Aが19ノットの速力で航行すると、船首が浮上し、右舷船尾の倉口の蓋に腰を掛けた姿勢では、正船首から右舷側に約5度、同左舷側に約18度の範囲に死角（以下「船首死角」という。）が生じることから、平素、適宜船首を左右に振って船首死角を補う見張りを行っていた。

a 受審人は、前方の見張りに支障をきたすことから白色全周灯を消灯し、両色灯を表示したほか、赤色点滅灯及び白色灯をそれぞれ点灯し、法定灯火を適切に表示することなく、右舷船尾の倉口の蓋に腰を掛け、左手で右舷側の船外機を操作して平戸島東方沖合を南下し、20時16分僅か過ぎ二目照射灯から010度（真方位、以下同じ。）540メートルの地点で、針路を長崎県二目に向く174度に定め、機関を全速力前進に掛けて19.0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 受審人は、船首死角を補う見張りを行いながら続航し、20時16分半二目照射灯から023.5度310メートルの地点に達し、針路を二目と二目照射灯の中間付近に向く179度に転じて進行した。

転針したとき、a 受審人は、ほぼ正船首280メートルのところに、Bが先航し、その後同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったものの、Bが白色全周灯を表示していなかったことから、このことを認識できないまま続航した。

こうして、Aは、20時17分二目照射灯から098.5度130

メートルの地点において、原針路及び原速力で、その左舷船首部がBの右舷船尾部に後方から30度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで、風力2の北北西風が吹き、潮候は下げ潮の末期に当たり、視界は良好であった。

また、Bは、b受審人が1人で乗り組み、いかひき縄漁の目的で、船首0.25メートル船尾0.65メートルの喫水をもって、同日17時10分長崎県田助漁港を発し、平戸島魚見埼北方沖合の漁場に向かった。

発航に当たり、b受審人は、夜間航行することとしたが、接近する他船があっても懐中電灯を点灯して知らせれば気付いてもらえるものと思い、マスト灯及び船尾灯又はこれらに代わる白色全周灯を装備せず、両色灯のみを表示し、法定灯火を適切に表示しなかった。

b受審人は、17時30分前示漁場に到着した後、移動と操業を繰り返して魚見埼南方沖合に至り、操業しながら同沖合を南下し、20時12分少し前二目照射灯から029度220メートルの地点で、針路を174度に定め、1.3ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b受審人は、右舷船尾の倉口の蓋に腰を掛け、左手で船外機を操作して続航し、20時16分半二目照射灯から089.5度130メートルの地点に達したとき、左舷船尾6度280メートルのところに、Aの赤色点滅灯1灯及び紅、緑2灯を視認することができ、その後同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、後方から接近する他船は自船を避けてくれるものと思い、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、b受審人は、Aとの衝突を避けるための措置をとることなく進行し、20時17分僅か前機関音に気付いて振り向いたと

ころ、左舷船尾至近に迫ったAを初めて認め、右舵を取ったものの、及ばず、Bは、船首が209度を向いたとき、原速力で、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首部外板に擦過傷を生じ、Bは、両舷ブルワーク上縁及び船外機トップカウルにそれぞれ擦過傷を生じたものの、のち修理され、b受審人が顔面挫創及び頭部挫創を負った。

#### (航法の適用)

本件は、夜間、平戸島獅子駒埼北東方沖合において、いずれも南下中のAとBとが衝突したもので、同海域には特別法である海上交通安全法や港則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こととなる。

先航するBは、両色灯を表示していたもののマスト灯及び船尾灯又はこれらに代わる白色全周灯を表示しておらず、後続するAからは、Bの灯火を視認することができず、その存在を認識できなかったものと認められることから、定型航法を適用することはできない。

したがって、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って律するのが相当である。

#### (原因の考察)

本件は、Bがマスト灯及び船尾灯又はこれらに代わる白色全周灯を備え、法定灯火を適切に表示していたならば、Aがその灯火を視認してBと衝突のおそれがある態勢で接近していることに気付き、同船との衝突を回避する措置をとることにより、本件発生を防止できたものと認められる。また、Aが法定灯火を適切に表示していなかったものの、両色灯を表示し、赤色点滅灯を点灯していたことから、Bが衝突のおそれがあ

る態勢で接近するAに気付き、同船との衝突を避けるための措置をとることによって、本件発生を防止できたものと認められる。

したがって、Bが、マスト灯及び船尾灯又はこれらに代わる白色全周灯を備えず、両色灯のみを表示し、法定灯火を適切に表示しなかったばかりか、見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったことは本件発生の原因となる。

Aが、白色全周灯を消灯し法定灯火を適切に表示していなかったことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、事実認定の根拠11で示したとおり、Bが見張りを十分に行っていれば、見合い関係が発生する以前から同船がAの灯火を視認することができる状況であったことから、本件発生と相当な因果関係があると認められない。しかしながら、海難防止及び法令遵守の各観点からは是正されるべき事項である。

#### (原因及び受審人の行為)

本件衝突は、夜間、平戸島獅子駒埼北東方沖合において、南下中のBが、法定灯火を適切に表示しなかったばかりか、見張り不十分で、後方から接近するAとの衝突を避けるための措置をとらなかったことによって発生したものである。

b受審人は、夜間、平戸島獅子駒埼北東方沖合において、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。ところが、同人は、後方から接近する他船は自船を避けてくれるものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、後方から衝突のおそれがある態勢で接近するAに気付かず、衝突を避けるための措置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。

a 受審人の行為は本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年8月25日

長崎地方海難審判所

審判官 植 松 正