

令和4年神審第16号

裁 決

漁船A遊漁船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

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、理事官小嶋正博出席のうえ審理し、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 事件発生年月日時刻及び場所

令和3年9月5日05時12分

大阪府関西国際空港南西方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	漁船A	遊漁船B
総トン数		9.7トン	4.92トン
登録長		17.34メートル	9.81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		48キロワット	183キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央やや前方に操舵室を配し、同室に舵輪、機関遠隔操縦装置を、後部甲板右舷側に、舵輪、機関遠隔操縦装置、魚群探知機兼用のGPSプロッターを備えるコンソールをそれぞれ装備した小型機船底びき網漁業に従事するFRP製漁船で、a受審人ほか1人が乗り組み、操業の目的で、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3年9月5日04時50分大阪府下荘漁港を発し、関西国際空港北西方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、舷灯1対及びマスト灯を表示したものの、船尾灯を表示しないまま、緑色回転灯、黄色回転灯及び後部甲板を照らす作業灯を点灯し、後部甲板のコンソールの後方で立った姿勢により操船に当たり、04時56分半僅か過ぎ和泉尾崎港沖防波堤灯台（以下「和泉尾崎灯台」という。）から225度（真方位、以下同じ。）2.15海里の地点で、針路を346度に定めて自動操舵とし、9.7ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、定針後間もなく、左舷前方に東行する船舶（以下「東行船」という。）を認め、東行船の動向を注視しながら続航し、05時09分半和泉尾崎灯台から284度2.13海里の地点に達したとき、右舷船首49度1,750メートルのところに、Bが表示する白、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であったが、東行船の動向に気を

とられ、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 の進路を避けることなく進行し、05時12分和泉尾崎灯台から293度2.35海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その船首がBの左舷船尾部に前方から73度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の東北東風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、船体中央やや後方に甲板室を配し、その上方に操舵区画を設け、同区画左舷寄りに舵輪、機関遠隔操縦装置、甲板室にGPSプロッター、魚群探知機などをそれぞれ装備し、最大とう乗人員が旅客12人及び船員1人で、有効な音響による信号を行うことができる手段としてモーターサイレンを備えたFRP製遊漁船で、b受審人が1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、遊漁の目的で、船首0.4メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、同日04時50分大阪府阪南港を発し、和歌山県友ヶ島周辺の釣り場に向かった。

b受審人は、航行中の動力船の灯火を表示したほか黄色回転灯を点灯し、舵輪後方の椅子に腰掛けた姿勢により操船に当たり、関西国際空港連絡橋を通過したところで、04時56分僅か過ぎ和泉尾崎灯台から029度3.85海里の地点で、針路を239度に定め、18.0ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b受審人は、定針後間もなく、正船首左舷近くに複数隻の漁船（以下「漁船群」という。）の灯火、作業灯等を認め、漁船群の動向を注視しながら続航し、05時09分半和泉尾崎灯台から310度2.0海里の地点に達したとき、左舷船首24度1,750メートルのところに、Aが表示する白、緑2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であったが、左舷正横近くになった漁船群の動向に気をとられ、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、避航を促す音響信号を行うことも、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、05時12分僅か前左舷船尾至近に迫ったAを認め、機関の回転数を上げ、右舵一杯としたものの、効なく、Bは、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷船首部外板に破口、擦過傷を生じたが、のち修理され、Bは、左舷船尾部に圧壊、破口等を生じた。また、Bの釣り客2人が右肋骨多発骨折、外傷性くも膜下出血等をそれぞれ負った。

(航法の適用)

本件は、夜間、関西国際空港南西方沖合において、北上中のAと西行中のBとが衝突したもので、衝突地点付近は、特別法である海上交通安全法が適用される海域であるが、同法には、本件に適用される航法規定がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

事実の経過で示したとおり、Aが船尾灯を表示していなかったものの、衝突2分半前に見合い関係が生じた際、両船の船首方向及び位置関係から、互いに視野の内であり、AからはBの白、紅2灯を右舷船首方に、BからはAの白、緑2灯を左舷船首方にそれぞれ視認でき、互いに進路を横切る態勢で接近して衝突に至ったもので、両船がそれぞれ要求される動作をとる時間的、距離的余裕があったもの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、関西国際空港南西方沖合において、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した際、北上するAが、見張り不十分で、前路を左方に横切るBの進路を避けなかったことによつて発生したが、西行するBが、見張り不十分で、避航を促す音響信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかつたことも一因をなすものである。

a 受審人は、夜間、関西国際空港南西方沖合において、漁場に向けて北上する場合、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つた。しかるに、同人は、東行船の動向に気をとられ、見張りを十分に行わなかつた職務上の過失により、B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ことに気付かず、同船の進路を避けないまま進行して衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせ、B釣り客2人を負傷させるに至つた。

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、夜間、関西国際空港南西方沖合において、釣り場に向けて西行する場合、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つた。しかるに、同人は、左舷正横近くになつた漁船群の動向に気をとられ、見張りを十分に行わなかつた職務上の過失により、A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ことに気付かず、避航を促す音響信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもなく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、B釣り客2人を負傷させるに至つた。

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5年7月25日

神戸地方海難審判所

審判官 池田博美