

令和4年長審第2号

裁 決

漁船AモーターボートB衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

操縦免許 小型船舶操縦士

受 審 人 a 2

職 名 A甲板員

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、理事官川西篤史出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の小型船舶操縦士の業務を 1 か月停止する。

受審人 a 1 を戒告する。

受審人 b 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3年9月27日05時23分少し過ぎ

長崎県三重式見港

## 2 船舶の要目

船種	船名	漁船A	モーターボートB
総トン数		17トン	5.2トン
登録長		19.77メートル	12.08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		736キロワット	421キロワット

## 3 事実の経過

### (1) 構造及び設備等

#### ア A

Aは、平成15年4月に進水し、中型まき網漁業付属の灯船として従事するFRP製漁船で、船体中央やや船首寄りに操舵室を設け、同室右舷前部に舵輪、その前方に機関回転計、左舷側にレーダー、GPSプロッター、ソナー、潮流計及び魚群探知機2台、右舷側に機関遠隔操縦装置、後方に操縦席をそれぞれ備えていた。

#### イ B

Bは、平成17年7月に進水したFRP製小型兼用船で、船体中央やや船尾寄りに操舵室を設け、同室右舷前部に舵輪、その前方に自動操舵装置及び機関回転計、左舷側にレーダー、GPSプロッター及び魚群探知機、右舷側に機関遠隔操縦装置、後方に操縦席をそれぞれ備え、汽笛としてモーターホーンを装備していた。

### (2) 関係人の経歴等

#### ア a1受審人

a1受審人は、20歳頃からまき網漁船に甲板員として乗船し、昭和64年1月X社に採用されて同社所有の船舶に乗り組み、平

成6年2月現有免許を取得した後、同年4月船長職を執るようになり、平成22年頃からAの船長職に就き、三重式見港の出入航経験が約500回あった。

イ a 2受審人

a 2受審人は、昭和56年1月から9年間X社所有のまき網漁船に甲板員として乗り組み、この間昭和59年4月現有免許を取得し、他業種への転職を経て、平成19年同社に再雇用されてまき網漁船の甲板員として乗船するようになり、船長職を執ることもあり、三重式見港の入航経験が約500回あった。

ウ b 受審人

b 受審人は、平成24年6月現有免許を取得後、プレジャーボートを所有して操船するようになり、平成29年7月Bを購入して年間40回ないし50回運航し、三重式見港の出入航経験が約10回あった。

(3) 三重式見港

三重式見港は、長崎港の北西隣に位置する南西方に開いた港則法の適用される港で、港域内に北から長崎（三重地区）、相川、式見及びかきどまりの各漁港があり、長崎漁港（三重地区）の港奥北東側に中央ふ頭が、同ふ頭の東側が東泊地、西側が西泊地とそれぞれ呼称され、中央ふ頭南西方沖合約750メートルのところに、東西方向に延びる長さ1,200メートルの南防波堤が、同防波堤西端から南西方沖合約1,600メートルのところから、122度（真方位、以下同じ。）方に300メートル延びる防波堤（以下「西側沖防波堤」という。）、防波堤の入口を形成する可航幅約60メートルの切り通し（以下「防波堤の入口」という。）を挟み、南方に屈曲して147度方に750メートル延びる防波堤（以下「東側沖

防波堤」という。)で構成された最低水面上の高さ6.90メートルの沖防波堤がそれぞれ築造されていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a1及びa2両受審人が乗り組み、操業の目的で、船首0.9メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、令和3年9月25日14時00分三重式見港を発し、同港西方沖合約8海里の漁場に向かった。

a1受審人は、16時00分前示漁場に到着して日没を待ち、19時00分魚群探索を始め、操業と移動を繰り返した後、越えて27日04時50分漁場を発進して帰途に就き、a2受審人に操船を委ね、三重式見港に至ったら着岸前に交替して自ら操船に当たる予定で、操舵室後部に設けられた船長用寝台で休息を始めた。

a2受審人は、航行中の動力船の灯火を表示し、ヘッドアップ表示で2海里レンジ設定としたGPSプロッターにレーダー映像を重畳させ、操縦席に腰掛けた姿勢で操船に当たり、三重式見港西方沖合を東行して沖防波堤南西方沖合に至り、05時21分半少し過ぎ三重式見港三重南防波堤西灯台(以下「防波堤西灯台」という。)から236.5度1.22海里の地点で、針路を防波堤の入口中央に向く053度に定め、機関を回転数毎分1,400にかけ、17.1ノットの速力(対地速力、以下同じ。)で、手動操舵によって進出した。

定針したとき、a1受審人は、三重式見港に入航する状況であったが、知識及び経験が豊富なa2受審人を信頼していたので、同受審人に任せておけば無難に同港内を航行してくれるものと思い、自ら操船の指揮を執らなかった。

a2受審人は、05時22分少し過ぎ防波堤西灯台から

237.5度1.06海里の地点に達したとき、GPSプロッターを段階的に0.125海里レンジ設定に切り換え、探照灯を東側沖防波堤の基部に照射し、同堤との相対位置の確認を行いながら続航した。

探照灯を照射したとき、a2受審人は、左舷船首2度680メートルのところに、Bが表示する白、緑2灯を視認することができ、その後同船と防波堤の入口付近で出会うおそれがある状況であったが、探照灯に照らされた東側沖防波堤基部とGPSプロッター画面を交互に見ることに気を奪われ、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かずに進行した。

こうして、a2受審人は、沖防波堤の外で出航するBの進路を避けることなく続航中、05時23分僅か過ぎ探照灯を消灯して視線を船首方に戻したところ、船首至近にBの白1灯を初めて視認し、右舵を取ったものの、効なく、05時23分少し過ぎ防波堤西灯台から238.5度1,440メートルの地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その左舷船首部がBの左舷船首部に前方から8度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北北東風が吹き、潮候はほぼ低潮時にあたり、視界は良好であった。

a1受審人は、船長用寝台で休息中、衝撃を受けて操縦席に向かい、a2受審人の報告で衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、b受審人が1人で乗り組み、知人4人を乗せ、釣りの目的で、船首0.9メートル船尾1.4メートルの喫水をもって、同日04時30分長崎港を発し、05時00分東泊地で給油を行い、長崎県江ノ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、コースアップ表示

で0.75海里レンジ設定としたレーダー及び1海里レンジ設定としたGPSプロッターをそれぞれ作動させ、操縦席に腰掛けた姿勢で操船に当たり、南防波堤に沿って西行し、05時18分僅か前防波堤西灯台から254.5度670メートルの地点で、針路を防波堤の入口中央に向く225度に定め、機関を回転数毎分600にかけ、5.0ノットの速力で手動操舵によって進行した。

b受審人は、05時22分少し過ぎ防波堤西灯台から240度1,290メートルの地点に至り、右舷船首6度680メートルのところに、Aによる探照灯の照射を初めて視認し、同船に対する動静監視を始め、航海灯を視認できなかったものの、探照灯の照射状況から、Aが防波堤の入口に向かう入航船と判断し、同船と防波堤の入口付近で出会うおそれがあり、その後Aが沖防波堤の外で自船の進路を避けないまま接近するのを認めたが、いずれ入航するAが出航する自船の進路を避けることを期待し、警告信号を行うことも、間近に接近しても、直ちに機関を全速力後進にかけて行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとることもなく、船首部に備えた探照灯を照射しながら続航した。

こうして、b受審人は、05時23分僅か過ぎ船首至近にAを認めて衝突の危険を感じ、右舵を取ったものの、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、左舷船首部外板に亀裂を伴う擦過傷等を、Bは、左舷船首部外板に擦過傷を伴う圧壊等をそれぞれ生じたが、後にいずれも修理され、b受審人が右肩関節捻挫等を、Bの同乗者4人が腰椎捻挫等をそれぞれ負った。

(航法の適用)

本件は、夜間、港則法が適用される三重式見港において、入航するAと出航するBとが、防波堤の入口付近で衝突したものであり、適用航法について検討する。

事実の経過で示したとおり、本件時、両船は互いに視野の内にあり、Aは長崎漁港（三重地区）に向けて航行中で、Bは東泊地から出航中であり、港則法第15条に「汽船が港の防波堤の入口又は入口付近で他の汽船と出会う虞のあるときは、入航する汽船は、防波堤の外で出航する汽船の進路を避けなければならない。」の規定があることから、本件は、港則法第15条によって律するのが相当である。

#### （原因の考察）

本件は、夜間、港則法が適用される三重式見港において、入航するAと出航するBとが、防波堤の入口付近で衝突したものであるが、以下、Aによる探照灯の照射と本件発生との因果関係について考察する。

港内又は港の境界付近は船舶交通がふくそうしているので、このような場所において強力な灯火が使用されると、船舶の航行に当たって前方の見通しを妨げ、航路標識の識別等を妨げ、さらには運航当事者の目を眩惑することによって衝突その他の事故を引き起こすおそれがあり、港則法第36条第1項に「何人も、港内又は港の境界付近における船舶交通の妨となる虞のある強力な灯火をみだりに使用してはならない。」と規定している。

Aに備えられた探照灯は船舶交通の妨げとなるおそれのある強力な灯火に該当すると考えられるものの、みだりに使用することは、絶対的な禁止ではなく、相当の理由がある場合は、必要な灯火の使用が認められており、Aが、防波堤の入口を通過しようとした際、探照灯を東側沖防波堤の基部に照射し、同堤との相対位置を確認するために使用していたこ

とは、相当の理由がある場合に当たり、また、b受審人が、Aによる探照灯の照射は支障にならず、西側沖防波堤を視認して防波堤の入口中央に向けて航行を継続していることから、同受審人の目を眩惑したとまでは言えず、同項に違反したとは認められない。

海上衝突予防法第20条第1項では法定灯火の視認又はその特性の識別を妨げることとなる灯火を表示することを禁ずる旨規定している。Aが東側沖防波堤の基部に向けて探照灯を照射していたことによって、BからAの法定灯火を視認できなかったことは、同船による探照灯の照射が同項に違反していたことを示している。

しかしながら、b受審人は、Aの法定灯火を視認できなかったものの、同船の探照灯の照射状況から、Aの存在を把握し、防波堤の入口付近で出会うおそれのある態勢で入航する同船が、沖防波堤の外で自船の進路を避けずに接近するのを認識していたのであるから、直ちに機関を全速力後進にかけて行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとっていれば、本件発生は回避できたものと認められる。

したがって、Aが、探照灯を照射して法定灯火の視認を妨げていたことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、本件と相当な因果関係があるとは認められない。しかしながら、海難防止の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、三重式見港において、長崎漁港（三重地区）に向けて入航するAと東泊地から出航するBが防波堤の入口付近で出会うおそれのあった際、Aが、見張り不十分で、沖防波堤の外でBの進路を避けなかったことによって発生したが、Bが、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の運航が適切でなかったのは、船長が、夜間、三重式見港に入航するに当たり、自ら操船の指揮を執らなかつたことと、船橋当直者が、見張りを十分に行わなかつたこととによるものである。

a 2受審人は、夜間、三重式見港において、長崎漁港（三重地区）に向けて入航する場合、出航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、探照灯に照らされた東側沖防波堤基部とGPSプロッター画面を交互に見ることに気を奪われ、見張りを十分に行わなかつた職務上の過失により、出航するBが存在することも、防波堤の入口付近で同船と出会うおそれのあることにも気付かず、大幅に減速するなど、沖防波堤の外で出航するBの進路を避けることなく進行して同船との衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせるとともに、b受審人及びB同乗者4人が負傷する事態を生じさせるに至つた。

以上のa 2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 1受審人は、夜間、三重式見港に入航する場合、自ら操船の指揮を執るべき注意義務があつた。しかるに、同人は、知識及び経験が豊富なa 2受審人を信頼していたので、同受審人に任せておけば無難に同港内を航行してくれるものと思ひ、自ら操船の指揮を執らなかつた職務上の過失により、操船に就いていたa 2受審人が、見張りを十分に行わずに沖防波堤の外で出航するBの進路を避けることなく進行して同船との衝突を招き、前示の事態を生じさせるに至つた。

以上のa 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3号を適用して同人を戒告する。

b受審人は、夜間、三重式見港において、東泊地から出航中、防波堤

の入口付近で出会うおそれのある態勢で入航するAが、沖防波堤の外で自船の進路を避けずに接近するのを認めた場合、直ちに機関を全速力後進にかけて行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、いずれ入航するAが出航する自船の進路を避けることを期待し、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職務上の過失により、Aとの衝突を招き、前示の事態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5年6月8日

長崎地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁