

令和5年門審第38号

裁 決

引船A引船列モーターボートC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 c

職 名 C船長

操縦免許 小型船舶操縦士

補 佐 人 2人

本件について、当海難審判所は、理事官高橋寿則出席のうえ審理し、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 c 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4年12月27日17時35分半僅か過ぎ

大分港北方沖合

## 2 船舶の要目

船種	船名	引船A	モーターボートC
総トン数		19トン	
全長		17.90メートル	7.40メートル
機関の種類		ディーゼル機関	電気点火機関
出力		1,674キロワット	95キロワット
船種	船名	台船B	
全長		50.00メートル	

## 3 事実の経過

Aは、平成26年3月に竣工した鋼製引船で、船体前部に操舵室を設け、同室前部中央に操舵スタンド、その右舷側に機関操縦レバー、左舷側にGPSプロッター及びレーダーをそれぞれ装備し、a受審人ほか2人が乗り組み、船首1.7メートル船尾2.5メートルの喫水をもって、作業員1人を乗せ、コンテナ46個を積み、船首尾0.7メートルの等喫水となった鋼製台船B（以下「台船」という。）をえい航し、令和4年12月27日17時00分大分港を発し、山口県宇部港に向かった。

ところで、Aは、直径45ミリメートル長さ約135メートルの合成繊維製えい航索を同船船尾から繰り出し、同索と台船の前部両端からそれぞれ取ってV字型にした直径45ミリメートル長さ12メートルの2本の合成繊維製ブライドルロープとをつなぎ止め、A船尾から台船の後端までの距離が195メートルの引船列（以下「A引船列」という。）を構成していた。

a受審人は、出航時大分ポートラジオから情報提供を受けた大分港北方沖合の漁船の存在に留意し、舵輪後方に立った姿勢で単独の操船に当たり、Aに船舶その他の物件を引いている航行中の動力船の法定

灯火を、台船に他の動力船に引かれている航行中の船舶その他の物件の法定灯火をそれぞれ表示し、加えてAのマストに緑色閃光灯を、台船の各舷灯の後方2か所及び船尾灯付近に白色点滅灯をそれぞれ点灯させて北上した。

a 受審人は、17時30分頃左舷船首方約2海里のところに、情報提供を受けていた漁船をレーダー及び目視で確認し、17時30分半僅か過ぎ大分港大在西地区中防波堤東灯台（以下「大分港中防波堤灯台」という。）から018.5度（真方位、以下同じ。）1.65海里の地点で、針路を326度に定めて自動操舵とし、7.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

17時32分半僅か過ぎ a 受審人は、大分港中防波堤灯台から013.0度1.80海里の地点に達したとき、右舷船首83度1,180メートルのところに、C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であったが、漁船の動静とえい航している台船の状況を確認することに気をとられ、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、Cの進路を避けずに続航し、17時35分半僅か過ぎ大分港中防波堤灯台から006.5度2.00海里の地点において、A引船列は、原針路、原速力のまま、そのえい航索の中間点にCの船首が、後方から72度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北東風が吹き、潮候はほぼ低潮時にあたり、視界は良好で、日没時刻は17時13分、常用薄明の終わりは17時40分であった。

また、Cは、船体中央やや後方に操舵室を設け、同室中央やや右舷側に舵輪、その右舷側に機関操縦レバー、左舷側にGPSプロッター

をそれぞれ装備したFRP製モーターボートで、c受審人が1人で乗り組み、知人2人を乗せ、釣りの目的で、船首0.2メートル船尾0.7メートルの喫水をもって、同日13時30分大分港の係留地を発し、同港北東方3海里の釣り場に向かった。

c受審人は、13時45分目的の釣り場に到着して釣りを始め、17時15分釣りを終えて釣り場を発進して帰途に就き、航行中の動力船の法定灯火を表示し、GPSプロッターを作動させて舵輪後方に立った姿勢で操縦に当たり、17時27分半僅か過ぎ大分港中防波堤灯台から040.0度3.35海里の地点で、針路を254度に定め、14.6ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

c受審人は、17時32分左舷前方にAの緑1灯を認め、17時32分半僅か過ぎ大分港中防波堤灯台から021.5度2.35海里の地点に達したとき、左舷船首25度1,180メートルのところに、Aが表示する白、白、緑3灯と台船が表示する緑1灯を視認することができ、その後、その灯火の状況から航行中のA引船列であることが分かり、同引船列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、Aの表示する右舷灯のみを認めて単独航行中のタグボートと考え、このまま同船の船尾に向かえば無難に航行できるものと思い、A引船列に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、c受審人は、接近するA引船列の台船に気付かず、避航を促す音響信号を行わず、間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとらずに続航し、17時34分僅か過ぎ大分港中防波堤灯台から014.0度2.15海里の地点に至り、Aとの船間距離をとるつもりで、速力を11.9ノットに減じ、17時35分半僅か前同乗者の叫び声により、船首至近にえい航索を認め、機関を全速力後進とし

たものの、効なく、C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引船列は台船の船首に擦過傷を、Cは左舷船首部手すりに曲損、操舵室窓の割損等をそれぞれ生じ、c受審人及びC同乗者2人が海中に投げ出され、同乗者1人が行方不明となり、翌年2月に発見されて溺死と検案され、c受審人が誤嚥性肺炎を負った。

#### (航法の適用)

本件は、日没後の薄明時、海上交通安全法が適用される大分港北方沖合において、北上するA引船列と西行するCとが衝突したもので、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。

本件時、両船は、日没後の薄明時、航行中の動力船の法定灯火を表示して互いに視野の内にあり、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衝突したこと及び衝突のおそれがある態勢となってから衝突に至るまでの間に、それぞれに要求される動作をとるに必要な時間的、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、日没後の薄明時、大分港北方沖合において、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引船列が、見張り不十分で、前路を左方に横切るCの進路を避けなかったことによって発生したが、西行するCが、動静監視不十分で、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ったことも一因をなすものである。

a 受審人は、日没後の薄明時、大分港北方沖合において、宇部港に向けて北上する場合、周囲の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。しかし、同人は、漁船の動静とえい航する台船の状況を確認することに気をとられ、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Cに気付かず、同船の進路を避けずに進行して衝突を招き、台船及びC両船それぞれに損傷を生じさせ、C同乗者を死亡させ、c 受審人を負傷させるに至った。

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。

c 受審人は、日没後の薄明時、大分港北方沖合において、大分港の係留地に向けて西行中、左方にA引船列の表示する灯火を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、方位変化を確かめるなど、A引船列に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、Aの表示する右舷灯のみを認めて単独航行中のタグボートと考え、このまま同船の船尾に向かえば無難に航行できるものと思い、A引船列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、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同引船列の台船に気付かず、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ずに進行してA引船列のえい航索と衝突する事態を招き、台船及びC両船それぞれに損傷を生じさせ、自船の同乗者を死亡させ、自らも負傷するに至った。

以上のc 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6年11月18日

門司地方海難審判所

審判長 審判官 関 昌 芳

審判官 山 岸 雅 仁

審判官 管 啓 二