

令和 6 年長審第 2 号

裁 決

遊漁船 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 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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和 5 年 1 月 1 6 日 1 3 時 1 8 分

あいざき
相崎瀬戸

2 船舶の要目

船 種 船 名 遊漁船 A

漁船 B

総 ト ン 数	6.2 トン	4.98 トン
登 録 長	13.60 メートル	11.00 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	368 キロワット	
漁船法馬力数		50

3 事実の経過

Aは、平成28年5月に進水し、船体中央やや後方に操舵室を配し、同室前部右舷側に背もたれ付きの椅子及び舵輪を、舵輪の前方に右舷から順に魚群探知機能付きGPSプロッター2台、レーダー及びソナーを、舵輪右方の側壁に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備え、遊漁に従事するときの最大乗員が旅客7人及び船員1人のFRP製快遊船で、a受審人が1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、いずれも救命胴衣を着用し、遊漁の目的で、船首0.3メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、令和5年1月16日07時00分長崎県小値賀^{おちか}港を発し、同県宇久島南方沖合の釣り場に向かった。

a受審人は、07時30分前示釣り場に到着して釣り客に遊漁を開始させ、その後、釣果を求めて宇久島南西方沖合の釣り場、同島南東方沖合の釣り場の順に移動して遊漁を行わせたものの、釣果が芳しくなかったことから、長崎県平島南西方沖合の釣り場に向かうこととし、12時30分宇久島南東方沖合の釣り場を発進し、同県野崎島及び中通島^{なかどおり}各東方沖合を南下した。

ところで、平島西岸と中通島及び長崎県頭ヶ島^{かしらが}各東岸との間には、南北方向の長さ約3海里、最狭部の幅約1.4海里の相崎瀬戸があり、同瀬戸では、10メートル等深線が陸岸至近となっており、平島南部に平島漁港が、中通島北東部に友住^{ともずみ}港と呼称される船溜まりがそれぞれ所在していた。

また、a 受審人は、早朝から夕方に至る遊漁船業務を 22 日間続けていたことから、発進時、疲労が蓄積していた。

a 受審人は、GPS プロッター及び 0.75 海里レンジのヘッドアップ表示としたレーダーをそれぞれ作動させ、椅子に腰掛けた姿勢で操船に当たり、同プロッターで相崎瀬戸の方向を確認し、13 時 04 分半僅か前平島灯台から 352.5 度（真方位、以下同じ。）4.4 海里の地点で、針路を 183 度に定めて自動操舵とし、20.5 ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

定針したとき、a 受審人は、疲労の蓄積に加え、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たが、釣り場まであと少しの距離なので、釣り場に着くまでは眠気を我慢できるものと思い、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らなかった。

a 受審人は、同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、13 時 15 分平島灯台から 315 度 1.07 海里の地点に達したとき、右舷船首 25 度 1.16 海里のところに B 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ものの、居眠りに陥っていたので、B 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続航し、13 時 18 分平島灯台から 251.5 度 1,580 メートルの地点において、A は、原針路及び原速力のまま、その船首が B の左舷中央部に前方から 87 度の角度で衝突し、これを乗り切った。

当時、天候は曇りで風力 4 の北西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

また、B は、昭和 50 年 12 月に進水し、船体中央やや後方に操舵室を配し、同室前部左舷側に舵輪を、舵輪前方に左舷から順に機関遠

隔操縦装置、レーダー及び魚群探知機をそれぞれ装備し、有効な音響による信号を行うことができる手段として呼子笛を備えた一本釣り漁業に従事するFRP製漁船で、b受審人が1人で乗り組み、救命胴衣を着用し、郵便物を運送する目的で、船首0.4メートル船尾0.8メートルの喫水をもって、同日13時05分友住港を発し、平島漁港に向かった。

ところで、b受審人は、Bが、船舶検査を受検しておらず、漁業以外の用途に使用されてはならなかったものの、本件発生日の約30年前から、同船を郵便物の運送業務に使用していた。

b受審人は、レーダーを休止し、舵輪後方の両舷の窓枠に渡した板の上に腰を掛け、操舵室天井に設けた天窓から顔を出して操船に当たり、13時12分半平島灯台から261度1.74海里の地点で、針路を090度に定め、機関を回転数毎分1,000にかけ、10.0ノットの速力として手動操舵によって進行した。

b受審人は、13時14分半平島灯台から259度1.42海里の地点に達したとき、左舷船首62度1.36海里のところに、Aを初めて視認し、13時15分平島灯台から258.5度1.34海里の地点に至ったとき、同船が左舷船首62度1.16海里のところとなり、その後前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近していることを認めたが、いずれAが自船の進路を避けるために減速するものと思い、避航を促す音響信号を行わず、間近に接近しても、機関を後進にかけて停止するなど、衝突を避けるための協力動作をとることなく続航した。

こうして、b受審人は、針路及び速力を変えることなく進行中、13時18分少し前Aが左舷船首至近に迫ったのを認めて衝突の危険を感じ、機関を後進にかけたものの、及ばず、Bは、船首が090度

を向いたまま、僅かな後進行きあしとなったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船底外板に擦過傷及び推進器翼に曲損等を生じたが、のち修理され、Bは、左舷中央部外板及び床に破口等を生じた。

（航法の適用）

本件は、相崎瀬戸において、南下中のAと東行中のBとが衝突したもので、衝突地点付近の海域には特別法である港則法及び海上交通安全法の適用がないことから、一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）が適用される。

衝突地点付近の海域は、最狭部の幅約1.4海里の狭い水道等に該当し、予防法第9条第5項（横切りの制限）の適用が考えられるが、A、B両船が、それぞれの大きさ及び喫水並びに同瀬戸の幅及び水深により、狭い水道の内側でなければ安全に航行することができない船舶に該当しないと認められることから、両船に同条同項は適用されない。

本件時、両船は、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のに必要な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、本件は、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、相崎瀬戸において、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、南下中のAが、居眠り運航の防止措置が不十分で、前路を左方に横切るBの進路を避けなかったことによって発生したが、東行中のBが、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、相崎瀬戸において、単独の操船に当たり椅子に腰掛けた姿勢で自動操舵によって南下中、疲労の蓄積に加え、周囲に他船を見掛けなかったことから気が緩み、眠気を催した場合、居眠りに陥ることのないよう、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。ところが、同人は、釣り場まであと少しの距離なので、釣り場に着くまでは眠気を我慢できるものと思い、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、いつしか居眠りに陥り、Bの進路を避けないまま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、相崎瀬戸において、東行中、Aが前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で自船の進路を避ける気配がないまま間近に接近するのを認めた場合、機関を後進にかけて停止するなど、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。ところが、同人は、いずれAが自船の進路を避けるために減速するものと思い、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、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6年5月29日

長崎地方海難審判所

審判官 八 田 一 郎