

令和6年長審第3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5月22日21時30分

熊本県嵐口^{あらぐち}埼東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

漁船B

総 ト ン 数	4.4 トン	4.0 トン
登 録 長	11.16 メートル	11.09 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	250 キロワット	
漁船法馬力数		302 キロワット

3 事実の経過

Aは、平成元年11月に進水し、船体後部に操縦区画を配し、同区画右舷側に椅子及び舵輪を、左舷側に魚群探知機、GPSプロッター及び機関操縦レバーをそれぞれ備え、ひき網漁業に従事する和船型無蓋のFRP製漁船で、a受審人が1人で乗り組み、救命胴衣を着用し、操業の目的で、船首0.4メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、令和5年5月22日17時15分熊本県御所浦島北部に所在の御所浦漁港嵐口地区（以下「嵐口地区」という。）を発し、同県佐敷港南西方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、18時00分前示漁場に到着して操業を開始し、20時45分操業を終えて同漁場を発進し、帰途に就いた。

ところで、嵐口地区東方には、北東方に突き出した嵐口埼があり、同埼西岸から北西方に向けて延びる消波堤（以下「嵐口消波堤」という。）が築造されており、同消波堤先端に光達距離約3海里の黄色1閃光を4秒ごとに発する標識灯（以下「嵐口標識灯」という。）が設置されていた。

a受審人は、椅子に腰掛けた姿勢で操船に当たり、航行中の動力船の法定灯火を表示して御所浦島東方沖合を北上し、21時16分御所浦港嵐口4号防波堤灯台（以下「嵐口灯台」という。）から132度（真方位、以下同じ。）2.14海里の地点で、周囲を一見したのち、針路を335度に定め、機関を回転数毎分1,600にかけ、7.0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、嵐口消波堤北方沖合を西行する目的で、左舷方の御所浦島東岸を注視して嵐口標識灯を探しながら続航し、21時29分少し過ぎ嵐口灯台から092度1,760メートルの地点に達して同灯を発見したとき、左舷船首25度450メートルのところに、南下中のBが表示する白、紅2灯を視認することができ、そのままの針路を保てば同船と左舷を対し約130メートル隔てて無難に航過する態勢であったが、定針したときに周囲を一見して他船を認めなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかったので、Bの存在に気付かず左転して針路を同船の前路に向く291度とし、新たな衝突の危険を生じさせた。

こうして、a 受審人は、21時30分僅か前右舷船首至近にBの白、紅、緑3灯を視認して同船の存在に気付く、機関を後進にかけたものの、及ばず、21時30分嵐口灯台から090度1,600メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その右舷中央部にBの船首が、前方から30度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の北東風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、平成14年5月に進水し、船体中央部やや後方に操舵室を配し、同室右舷側に椅子及び舵輪を、左舷側に魚群探知機、レーダー及びGPSプロッターを、舵輪右舷側に機関操縦レバーをそれぞれ備え、流し網漁業に従事するFRP製漁船で、b 受審人ほか1人が乗り組み、有効な音響信号を行うことができる手段を講じないまま、回航の目的で、船首0.4メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、同日21時15分熊本県^{おおどろ}大道漁港を発し、同県烏帽子漁港に向かった。

b 受審人は、椅子に腰掛けた姿勢で操船に当たり、航行中の動力船

の法定灯火を表示して熊本県横浦島北方沖合を南下し、21時19分少し過ぎ嵐口灯台から344度1.75海里の地点で、針路を141度に定め、機関を回転数毎分1,100にかけ、12.0ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

21時27分半b受審人は、嵐口灯台から055度1,250メートルの地点に達し、ほぼ正船首1,430メートルのところに、北上するAの白、紅2灯を初めて視認した。

21時29分少し過ぎb受審人は、嵐口灯台から081度1,440メートルの地点に至ったとき、左舷を対して無難に航過する態勢のAが、左舷船首11度450メートルのところで左転し、新たな衝突の危険を生じさせたが、同船が自船の左舷方を無難に航過するものと思い、Aに対する動静監視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に対して避航を促す音響信号を行うことも、衝突を避けるための措置をとることもなく続航し、Bは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷中央部外板及び操縦区画囲壁に破口等を生じ、のち廃船処理され、Bは、船底外板に擦過傷等を生じたが、のち修理され、a受審人が右肩打撲傷を負った。

（航法の適用）

本件は、夜間、嵐口埼東方沖合において、北上中のAと南下中の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。

本件は、両船が互いに左舷を対して無難に航過する態勢であったとこ

ろ、衝突時刻の約 1 分前、両船間の距離が 4 5 0 メートルとなったとき、A が、B の前路に向けて針路を左方に転じ、両船間に新たな衝突の危険が生じたものであり、仮に、本件に予防法第 1 5 条の横切り船の航法を適用すると、定型的航法を適用するのに十分な時間的、距離的余裕がない状況であったものと認められることから、本件に同条を適用するのは相当でない。

よって、本件は、予防法第 3 8 条及び第 3 9 条の船員の常務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、嵐口埼東方沖合において、北上中の A が、見張り不十分で、左舷を対して無難に航過する態勢で南下中の B に対し、その前路に向けて針路を左方に転じ、新たな衝突の危険を生じさせたことによって発生したが、B 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措置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、夜間、嵐口埼東方沖合において、北上中、針路を左方に転じようとする場合、南下して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、定針したときに周囲を一見して他船を認めなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、左舷を対して無難に航過する態勢で南下中の B の存在に気付かず、同船の前路に向けて針路を左方に転じ、新たな衝突の危険を生じさせて衝突を招き、A、B 両船にそれぞれ損傷を生じさせ、自身が負傷するに至った。

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、夜間、嵐口埼東方沖合において、南下中、ほぼ正船首方に北上中のAの白、紅2灯を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、Aが自船の左舷方を無難に航過するものと思い、同船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、Aが、自船の前路に向けて針路を左方に転じ、新たな衝突の危険を生じさせて接近する状況に気付かず、避航を促す音響信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらずに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、a 受審人を負傷させるに至った。

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7月24日

長崎地方海難審判所

審判官 八 田 一 郎