

令和3年広審第33号

裁 決

引船B引船列漁船D衝突事件

受 審 人 b

職 名 B船長

操縦免許 小型船舶操縦士

受 審 人 d

職 名 D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、理事官浅野活人出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

受審人d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2年8月6日21時13分半僅か過ぎ

香川県小豆島北方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 引船B

台船C

総 ト ン 数 19トン  
登 録 長 13.91メートル  
垂 線 間 長 50.00メートル  
機 関 の 種 類 ディーゼル機関  
出 力 731キロワット  
船 種 船 名 漁船D  
総 ト ン 数 4.9トン  
登 録 長 12.52メートル  
機 関 の 種 類 ディーゼル機関  
漁船法馬力数 48キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等

##### ア B

Bは、操舵室を船体中央船首寄りに、曳航装置を船尾甲板に設け、フラップラダーを装備した鋼製引船兼作業船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、右舷側に機関遠隔操縦装置、左舷側にレーダー及びGPSプロッターをそれぞれ備えていた。

##### イ D

Dは、操舵室を船体中央部に、同室前方甲板上に2個3列のいけすを配し、ネットローラー及びA型デリックを船体後部に装備した小型機船底びき網漁業に従事する汽笛不装備のFRP製漁船で、操舵室前部中央に磁気コンパス、左舷側に舵輪、機関遠隔操縦装置及びGPSプロッター、右舷側にレーダーをそれぞれ備えていた。

#### (2) 本件発生に至る経緯

Bは、b受審人ほか1人が乗り組み、船首1.0メートル船尾2.5

メートルの喫水をもって、船首尾とも0.3メートルの喫水となった非自航式鋼製台船Cの前部両舷のビットから伸出した直径60ミリメートル（以下「ミリ」という。）長さ約18メートルの2本の合成繊維索が、Bの船尾から伸出した直径60ミリ長さ約60メートルの合成繊維索の一端とY字型にシャックル等で接続され、同船の船尾からCの後端までの距離が約125メートルとなった引船列（以下「B引船列」という。）を構成し、令和2年8月6日10時40分愛媛県東予港を発し、兵庫県相生港に向かった。

b受審人は、出港操船後、相生港までの航海時間を約12時間と見込んで甲板員と適宜船橋当直を交替しながら燧灘を北上し、備讃瀬戸南航路及び備讃瀬戸東航路を東行したのち、19時00分頃香川県男木島西方沖合で甲板員と交替して同当直に当たり、航行中のえい航船を示す法定灯火を表示し、Cの船首部に舷灯一対及び船尾部中央に船尾灯を表示したほか、船首尾両舷に点滅灯各1個を点灯させ、小豆島北方沖合に向けて北上した。

b受審人は、レーダーを0.5海里レンジでコースアップのセンター表示及びGPSプロッターを3海里レンジとしてそれぞれ作動させ、舵輪後方に立って小豆島北方沖合を北上していたところ、右舷船首方に漁船群及び同漁船群を離れたところに緑、白、紅3灯を認め、同船の動静を監視しながら北上を続けた。

b受審人は、前示漁船群から離すこととし、21時07分半僅か過ぎ備前黄島灯台（以下「黄島灯台」という。）から182.5度（真方位、以下同じ。）2.06海里の地点で、針路を044度に定め、5.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により進行した。

b受審人は、21時10分半右舷船首41度980メートルのと

ころに西行中のDの白，紅2灯を視認し，同船に対する動静監視を続け，21時11分黄島灯台から176.5度1.84海里の地点に達したとき，右舷船首41度800メートルとなったDがその後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のを認めたが，自船引船列を他船が避けるものと思い，Dの船尾方を航過できるよう大幅に針路を転じるなど，同船の進路を避けることなく続航した。

こうして，b受審人は，Dに避航を期待しながら進行中，21時11分半僅か過ぎ避航する様子がないDに対して汽笛の吹鳴及び探照灯の照射を行ったが更に同船と接近して衝突の危険を感じ，21時12分半僅か過ぎ黄島灯台から173度1.75海里の地点で，手動操舵に切り替え，左舵15度をとったものの，及ばず，21時13分半僅か過ぎ黄島灯台から172.5度1.73海里の地点において，B引船列は，019度に向首し，4.1ノットの速力となったとき，Cの右舷中央部がDの船首部に後方から87度の角度で衝突した。

当時，天候は晴れで風力1の北東風が吹き，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，Dは，d受審人が単独で乗り組み，操業の目的で，船首0.4メートル船尾1.3メートルの喫水をもって，同日12時00分香川県長浜漁港を発し，小豆島北方沖合の漁場に向かった。

d受審人は，12時20分前示漁場に到着し，漁ろうに従事していることを示す鼓型形象物を，その後トロールにより漁ろうに従事していることを示す法定灯火を表示して操業を繰り返し，20時50分操業を終えて漁場を発進し，漁獲物を水揚げするため岡山県朝日漁港に向かった。

d受審人は，21時05分黄島灯台から147度2.42海里の

地点で、朝日漁港に向けて針路を286度に定め、8.0ノットの速力で自動操舵により進行し、前路に航行の支障となる他船を認めなかったため操舵室前方左舷側に移動して漁獲物の選別を始めた。

d受審人は、いけすのさぶたに腰を掛けて選別を続け、21時11分黄島灯台から163度1.89海里の地点に達したとき、左舷船首21度800メートルにBの白、白、緑3灯のほか、左舷船首26度890メートルにCの緑1灯及び点滅灯を視認することができ、B引船列が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する状況であったが、漁獲物の選別に気をとられ、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、d受審人は、B引船列に対して警告信号を行うことも、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いまま続航し、Dは、原針路及び原速力で、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、B引船列は、Cの右舷中央部外板に修理を要しない擦過傷を生じ、Dは、船首部を圧壊したが、のち修理された。

#### (航法の適用)

本件は、夜間、小豆島北方沖合において、北上するB引船列と、西行するDとが衝突したもので、衝突地点付近は海上交通安全法の適用海域であるが、同法には、本件に適用できる航法規定がないので、一般法である海上衝突予防法が適用されることになる。

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たもので、両船の付近には航行の支障となる障害物や他船は存在せず、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十分な時間的、距離的余裕があったものと認められる。

したがって、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、小豆島北方沖合において、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B引船列が、前路を左方に横切るD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Dが、見張り不十分で、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。

b受審人は、夜間、小豆島北方沖合において、相生港に向けて北上中、Dが西方に向けて航行し、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のを認めた場合、同船の船尾方を航過できるよう大幅に針路を転じるなど、Dの進路を避けるべき注意義務があった。しかるに、同人は、自船引船列を他船が避けるものと思い、Dの進路を避けなかった職務上の過失により、同船との衝突を招き、C及びD両船に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2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

d受審人は、夜間、小豆島北方沖合において、朝日漁港に向けて航行する場合、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った。しかるに、同人は、漁獲物の選別に気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するB引船列に気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもないまま進行して衝突を招き、C及びD両船に損傷を生じさせるに至った。

以上の d 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 4 年 2 月 9 日

広島地方海難審判所

審判長 審判官 岸 尾 光 一

審判官 濱 田 真 人

審判官 永 木 俊 文