

令和2年長審第26号

裁 決

漁船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 1

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、理事官神崎和徳出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 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 事件発生の日時時刻及び場所

令和元年7月29日14時35分

長崎県宇久島西方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

漁船B

総 ト ン 数	19トン	4.6トン
全 長	31.41メートル	13.40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	809キロワット	
漁船法馬力数		70

### 3 事実の経過

#### (1) Aの構造及び設備

Aは、平成28年12月に進水した中型まき網漁業に運搬船として従事するFRP製漁船で、船体後部に操舵室を配し、同室前部右舷側に舵輪及び機関遠隔操縦装置、舵輪前方の上段に左舷側から順に1号レーダー、ソナー、2号レーダー及びGPSプロッター、同下段に左舷側から順に潮流計、1号魚群探知機及び2号魚群探知機、舵輪後方に操縦席、操舵室後部に寝台をそれぞれ備えていた。

#### (2) Bの構造及び設備

Bは、汽笛を装備しないはえ縄漁業に従事するFRP製漁船で、船体後部に操舵室を配し、同室前部中央に舵輪、舵輪前方の棚に左舷側から順にGPSプロッター、レーダー、魚群探知機及び自動操舵装置、右舷側壁に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備え、船首甲板上の船首端から2.8メートルのところから船尾方へ2.0メートルの範囲にかけて天幕が張られ、天幕下の右舷後端部にラインホーラーを設けていた。

#### (3) 本件発生に至る経緯

Aは、船長a2及びa1受審人ほか甲板員1人が乗り組み、操業の目的で、船首0.5メートル船尾2.5メートルの喫水をもって、令和元年7月29日10時00分長崎県太郎ヶ浦漁港を発し、同県宇久島西方沖合の漁場に向かった。

a 2 船長は、出航操船の後、乗組員 3 人で操船を交替しながら前示漁場に向かうこととし、眠気を催したり、不安なことがあったりしたときには知らせるよう指示して甲板員に単独での操船を委ね、長崎県平戸島東方沖合を南下する中、自身は寝台で休息をとり始めた。

a 1 受審人は、12時15分頃宇久島南東方沖合で甲板員と交替して単独で操船に当たり、小値賀瀬戸を西行し、12時45分少し前五島白瀬灯台から075.5度（真方位、以下同じ。）13.23海里の地点で、針路を前示漁場に向く282度に定めて自動操舵とし、10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 1 受審人は、a 2 船長が寝台で休息をとる中、1号レーダーを8海里レンジ、2号レーダーを0.5海里レンジとし、いずれもコースアップ表示としてそれぞれ作動させ、操縦席に腰を掛けて続航し、14時32分五島白瀬灯台から327度8.38海里の地点に達したとき、正船首930メートルのところにBを視認することができ、同船がほとんど移動しないことから漂泊中であることが分かり、その後Bに向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、平素からこの海域で他船を見掛けることが少なかったことから、前路に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ため、このことに気付かなかった。

こうして、a 1 受審人は、Bを避けないで進行し、14時35分五島白瀬灯台から324.5度8.75海里の地点において、Aは、原針路及び原速力で、その左舷船首部がBの左舷船尾部に前方から33度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の南西風が吹き、潮候は上げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

a 1 受審人は、衝突したことに気付かないまま航行を続け、船長と操船を交替して休息した。

a 2 船長は、15時45分頃 a 1 受審人と操船を交替して航行を続けていたところ、海上保安庁から衝突についての問い合わせを受け、事後の措置にあたった。

また、Bは、b 受審人が1人で乗り組み、操業の目的で、船首0.5メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、同月28日02時00分長崎県奈摩漁港を発し、宇久島西方沖合の漁場に向かった。

ところで、Bで行うはえ縄漁は、水深約130メートルの漁場であまだい等を漁獲対象として行う底はえ縄漁で、漁具として太さ60号長さ2,300メートルの合成繊維製幹縄に先端に針を付けた同7.5メートルの枝縄310本を結び、幹縄の両端に長さ200メートルの瀬縄をそれぞれ接続し、同縄の一端に重さ5 kilogramsのステンレス製錨を、他端に旗ざおをそれぞれつないで投入し、投縄作業に20分ないし30分、揚縄作業に1時間30分ないし2時間をそれぞれ要するもので、同漁具はBの操縦性能を制限するものではなかった。

b 受審人は、前示漁場に到着して移動しながら操業を繰り返し、翌29日11時00分五島白瀬灯台北西方沖合に至り、北に向かって投縄作業を始めた後、11時50分船首を南東に向けて機関を中立運転とし、機関と舵が一体となったリモートコントローラーを右舷のガンネル上に置き、ラインホーラー後方に立って揚縄作業を開始し、同作業に伴って南の方向に移動を始めた。

b 受審人は、14時30分前示衝突地点付近で、幹縄の揚収を終えて船首が南東に向いたまま漂泊を始め、続けてラインホーラーで瀬縄の巻き揚げを開始した。

b 受審人は、14時32分衝突地点で、船首が135度を向いていたとき、左舷船首33度930メートルのところに、Aを視認することができ、その後同船が自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、揚縄作業に気を取られ、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。

b 受審人は、汽笛不装備で警告信号を行わず、更に接近しても衝突を避けるための措置をとらずに漂泊を続け、14時35分僅か前左舷船尾至近に迫ったAを初めて認めたものの、どうすることもできず、Bは、船首が135度を向いたまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、Bは、左舷船尾部外板に亀裂などを生じたものの、のち修理された。

#### (航法の適用)

本件は、宇久島西方沖合において、航行中のAと揚縄作業を行いながら漂泊中のBが衝突したもので、港則法及び海上交通安全法の適用がない海域で発生していることから、一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）を適用することとなる。

本件当時、Bは、揚縄作業を行っていたものの、機関を使用してすぐに移動することができ、操縦性能を制限される状態ではなかったものと認められることから、予防法第18条の各種船舶間の航法の適用はない。

予防法には、航行中の船舶と漂泊中の船舶との関係についての航法規定がないから、同法第38条及び第39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、宇久島西方沖合において、航行中のAが、見張り不十分

で、漂泊中のBを避けなかったことによって発生したが、漂泊中のB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措置をとらなかったことも一因をなすものである。

a 1 受審人は、宇久島西方沖合において、漁場に向けて航行する場合、前路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。ところが、同人は、平素からこの海域で他船を見掛けることが少なかったことから、前路に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、前路で漂泊中のBに気付かず、同船を避けずに進行して衝突を招き、A及びB両船それぞれに損傷を生じさせるに至った。

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、宇久島西方沖合において、揚縄作業のため漂泊する場合、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。ところが、同人は、揚縄作業に気を取られ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近するAに気付かず、警告信号を行わず、更に接近しても衝突を避けるための措置をとらずに漂泊を続けて衝突を招き、A及びB両船それぞれ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8月18日

長崎地方海難審判所

審判官 植松 正