

令和5年横審第5号

裁 決

貨物船A・漁船B漁船C漁具衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

海技免許 六級海技士（航海）（履歴限定）

補 佐 人 1人

受 審 人 b

職 名 B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 1人

本件について、当海難審判所は、理事官松崎範行出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の六級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 b を戒告する。

受審人 c を戒告する。

受審人 a 1 を懲戒しない。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和4年9月16日01時09分僅か過ぎ

京浜港横浜第5区南東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 155トン

全 長 49.97メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 735キロワット

船 種 船 名 漁船B 漁船C

総 ト ン 数 19トン 7.3トン

登 録 長 17.75メートル 12.90メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関 ディーゼル機関

漁船法馬力数 190 423キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

ア A

Aは、平成8年3月に進水した船尾船橋型の鋼製貨物船で、操舵室前部中央に舵輪、その左舷側にGPSプロッター及びレーダー2台、舵輪右舷側に機関コンソールをそれぞれ装備し、

京浜港東京区と伊豆諸島各港間の定期航路に従事していた。

また、Aの運航を管理するA社の定めた安全管理規程添付の運航基準図には、辰巳ふ頭を出入する際に東京西航路を航行する旨が記載されていた。

イ B及びC

B及びCは、ともに船体中央やや船首寄りに操舵室を配し、中型まき網漁業に網船及び探索船としてそれぞれ従事するFRP製漁船で、ほか3隻の僚船とともに船団（以下「A船団」という。）を構成していた。

また、A船団の行うまき網漁業は、魚群探索を行う探索船が魚群を発見すると、Bが、船尾から長さ約450メートルの漁網を投じ、時計回りに航行しながら魚群を囲い込み、漁網の下部を絞り込んで運搬船とともに漁網を挟むようにして揚網を行い、その間に漁網の形状並びにB及び運搬船の態勢を保つため、Bの左舷側につないだ直径約20ミリメートルの二股になったワイヤロープを介し、Cの船尾から延出した直径36ミリメートル長さ約120メートルの合成繊維製索（以下「裏こぎ索」という。）で、その張り具合などを調整しながら引くこと（以下「裏こぎ」という。）を行っており、運搬船をもう1隻の探索船で同様に裏こぎを行い、揚網中はA船団各船の操縦性能が制限されていて、1回の操業に1時間ないし2時間を要し、たい及びいなだなどを漁獲するものであった。

(2) 本件発生に至る経緯

Aは、a1受審人及びa2受審人ほか4人が乗り組み、コンテナ20個及び資材等約22トンを載せ、船首2.5メートル船尾3.0メートルの喫水をもって、令和4年9月15日23時20分京浜港

東京第3区の辰巳ふ頭を発し、東京都元町港に向かった。

a 1 受審人は、離岸操船を行ったのち、航程を短縮するため、京浜港東京第3区を南下して東京東航路に入航し、23時35分東京木材投下泊地防波堤西灯台から139度（真方位、以下同じ。）

1,150メートルの地点で、同航路を航行中であつたが、自ら操船の指揮を執らず、出航配置が解けて昇橋したa 2 受審人に船橋当直を委ねて降橋し、自室で休息をとった。

a 2 受審人は、単独の船橋当直に就き、航行中の動力船の法定灯火を表示して東京湾を南下し、2台のレーダーのうち1台をノースアップ表示で3海里レンジ、もう1台をエコートレイル機能を作動させたコースアップ表示の2海里レンジで前方3海里まで表示するオフセンターにそれぞれ設定して作動させ、翌16日00時50分僅か前横浜金沢木材ふとう東防波堤灯台（以下「木材東灯台」という。）から059度3.7海里の地点で、針路を205度に定めて自動操舵とし、11.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 2 受審人は、00時54分僅か過ぎ木材東灯台から067度3.0海里の地点に至り、左舷前方2.7海里のところにB及び運搬船の作業灯を目視で初めて認め、レーダー画面を一べつして1隻の同航船であると考え、Cの存在を見落としたまま、その同航船を右舷側に見て追い越すこととし、00時59分僅か過ぎ木材東灯台から084度2.5海里の地点に至り、針路を浦賀水道航路北口に向く178度に転じた。

01時05分半僅か過ぎa 2 受審人は、木材東灯台から111度2.6海里の地点に達したとき、A船団が正船首1,210メートルのところとなり、A船団の各船がトロール従事船以外の漁ろうに従

事している船舶を示す紅、白2灯及びきんちやく網を用いて漁ろうに従事している船舶を示す交互に点滅する黄色の全周灯2個をそれぞれ表示していることから、船団として漁ろうに従事していることが分かる状態で、その後A船団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、依然として自船が同航船を追い越す状況にあると思い、双眼鏡を用いて確認するなど、A船団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、a2受審人は、操業中のA船団であることに気付かないまま続航し、01時08分半少し前1隻の同航船であると思っていた船舶が、B及び運搬船であること並びにCの存在に気づき、機関を中立運転として手動操舵に切り替え、BとCの間を航過しようと適宜舵を使用したものの、及ばず、01時09分僅か過ぎ木材東灯台から123度2.9海里の地点において、Aは、船首が168度を向き、10.4ノットの速力となったとき、その船首が裏こぎ索に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

a1受審人は、船体に振動を感じ、昇橋して衝突の事実を知り、事後の措置にあたった。

また、Bは、b受審人ほか9人が乗り組み、船首1.0メートル船尾1.8メートルの喫水をもって、同月15日21時30分千葉県萩生漁港を発し、京浜港横浜第5区南東方沖合の漁場に向かった。

そして、Cは、c受審人が1人で乗り組み、船首0.8メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、21時30分萩生漁港を発し、前示の漁場に向かった。

b受審人は、23時30分頃前示の漁場に到着し、23時45分

船団として操業を開始した。

b 受審人は、翌16日00時00分木材東灯台から123度2.9海里の地点で、トロール従事船以外の漁ろうに従事している船舶の法定灯火及びきんちやく網を用いて漁ろうに従事している船舶を示す交互に点滅する黄色の全周灯2個を表示したほかに作業灯を点灯して機関を中立運転とし、船首が南西方を向いた状態で、CにBの裏こぎを行わせて揚網を行った。

このとき、c 受審人は、操舵室で操縦にあたり、木材東灯台から124度3.0海里の地点で、GPSプロッターを作動させ、トロール従事船以外の漁ろうに従事している船舶の法定灯火及びきんちやく網を用いて漁ろうに従事している船舶を示す交互に点滅する黄色の全周灯2個を表示し、船尾のやぐら上から白色灯で裏こぎ索を照らした状態で、船首を南東方に向け、機関を適宜使用して裏こぎ索の状態の調整を行った。

c 受審人は、00時59分僅か過ぎ同じ地点で、船首が同じ方向を向いていたとき、左舷船尾42度1.9海里のところAの白、白、紅3灯を目視で初めて認め、距離があるので接近するまでに時間がかかると考え、同船から目を離して裏こぎを継続した。

b 受審人は、運搬船に漁獲物の積込みを開始し、01時05分半僅か過ぎ木材東灯台から123度2.9海里の地点で、船首が225度を向いていたとき、右舷船尾47度1,210メートルのところAの白、白、緑3灯を視認することができ、その後同船がA船団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、A船団各船の様子を見れば操業中であることが分かるはずであり、過去に操業中に接近する船舶がA船団を避けていたことから、接近する他船があってもA船団を避けるものと思い、見張りを十分

に行っていなかったもので、このことに気付かなかった。

一方、c受審人は、木材東灯台から12.4度3.0海里の地点で、船首が135度を向いていたとき、Aが左舷船尾43度1,210メートルのところとなり、その後同船がA船団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、A船団各船が法定灯火及び作業灯を表示して操業中であることが分かるはずなので、AがいずれA船団を避けるものと思い、この状況に気付かず、b受審人に対し、Aの接近を報告しなかった。

こうして、b受審人は、警告信号を行わないまま漁獲物の積込みを、c受審人は裏こぎをそれぞれ続け、01時08分b受審人が左舷船尾至近に迫ったAに気付き、Cに対して後進するように無線連絡をし、c受審人が機関を後進にかけたものの、効なく、B及びCは、船首がそれぞれ同じ方向を向いたまま、ともに行きあしがないうとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは船首外板に擦過傷を、Bは船首フェアリーダーの曲損等をそれぞれ生じ、Cは裏こぎ索に横引きされた状態となって右舷側に転覆し、のちに廃船処理された。

(航法の適用)

本件は、夜間、京浜港横浜第5区南東方沖合において、ともに法定灯火を表示した、航行中のAと漁ろうに従事しているA船団の漁具とが衝突したもので、付近海域は海上交通安全法の適用区域であるが、同法には本件に適用される航法規定がなく、一般法である海上衝突予防法が適用されることとなる。

Aが衝突したのはA船団の裏こぎ索であるものの、漁船と他の漁船との間につながれた漁具とは一体のものと認められることから、航行中の

動力船と漁ろうに従事している船舶との関係になるので、本件は、海上衝突予防法第18条を適用して各種船舶間の航法によって律するのが相当である。

(原因の考察)

船員法第10条(甲板上の指揮)に「船長は、船舶が港を出入するとき、船舶が狭い水路を通過するときその他船舶に危険の虞があるときは、甲板にあつて自ら船舶を指揮しなければならない。」と定められており、当時、a1受審人は、安全管理規程添付の運航基準図に記載された東京西航路を通航せず、狭い水道に該当する東京東航路に入航し、a2受審人を単独の船橋当直に就け、自ら操船の指揮を執っていなかったことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、本件発生地点が浦賀水道航路北口の北方沖合であり、狭い水路を航行中に発生したものではなく、a1受審人の行為と本件漁具衝突に相当な因果関係があったとは認められない。

したがって、a1受審人が、安全管理規程を遵守せずに東京東航路を通航したこと及び同航路通航時において自ら操船指揮を執らなかったことは、本件発生の原因とならないが、海難防止の観点からは是正されるべき事項である。

(原因及び受審人の行為)

本件漁具衝突は、夜間、京浜港横浜第5区南東方沖合において、航行中のAが、動静監視不十分で、漁ろうに従事しているA船団を避けなかったことによって発生したが、A船団が、見張り不十分で、警告信号を行わなかったことも一因をなすものである。

A船団としての見張りが十分でなかったのは、Bの船長が、見張りを

十分に行わなかったことと、Cの船長が、網船の船長に対し、他船の接近を報告しなかったこととによるものである。

a 2受審人は、夜間、京浜港横浜第5区南東方沖合において、南下中、船舶の作業灯を認めた場合、漁ろうに従事している船舶及びその漁具を見落とすことのないよう、双眼鏡を用いて確認するなど、A船団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、自船が同航船を追い越す状況にあると思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、A船団に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、A船団を避けることなく進行して漁具との衝突を招き、A、B及びCにそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のa 2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六級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

b受審人は、夜間、京浜港横浜第5区南東方沖合において、漁ろうに従事する場合、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、A船団各船の様子を見れば操業中であることが分かるはずであり、過去に操業中に接近する船舶がA船団を避けていたことから、接近する他船があってもA船団を避けるものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、A船団と衝突のおそれがある態勢で接近するAに気付かず、警告信号を行わないまま揚網を続けて同船と漁具との衝突を招き、A、B及びC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。

c受審人は、夜間、京浜港横浜第5区南東方沖合において、漁ろうに従事中、接近するAを認めた場合、b受審人に対して同船の接近を報告

すべき注意義務があった。ところが、同人は、A船団各船が法定灯火及び作業灯を表示して操業中であることが分かるはずなので、AがいずれA船団を避けるものと思い、b受審人に対して同船の接近を報告しなかった職務上の過失により、b受審人がA船団と衝突のおそれがある態勢で接近するAに気付かず、警告信号を行えないまま裏こぎを続けて同船と漁具との衝突を招き、A、B及びCにそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

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。

a 1受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年9月6日

横浜地方海難審判所

審判官 米 倉 毅