

令和5年神審第7号

裁 決

貨物船A漁船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

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、理事官岸尾光一出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 b を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和4年8月3日10時51分半少し前

和歌山県沖ノ島西方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

漁船B

総トン数	499トン	9.7トン
全長	74.50メートル	
登録長		14.35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	735キロワット	77キロワット

### 3 事実の経過

Aは、船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋前部中央に操舵スタンド、その左舷側にGPSプロッター及びレーダー2台、右舷側に機関遠隔操作盤、電子海図システムをそれぞれ備え、a受審人ほか4人が乗り組み、空倉のまま、船首2.0メートル船尾3.6メートルの喫水をもって、令和4年8月3日06時25分兵庫県姫路港を発し、静岡県田子の浦港に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、海上公試運転成績表（船体部）写及び要目表写によると、11.60ノットの前進速力で航走中、舵角35度を取って右旋回したときの最大縦距及び同横距がそれぞれ246メートル及び297メートル並びに12.14ノットの前進速力で航走中、同舵角を取って左旋回したときの最大縦距及び同横距がそれぞれ235メートル及び284メートルで、12.185ノットの前進速力で航走中、全速力後進発令から船体停止までに要する時間及び航走距離がそれぞれ2分6秒及び412メートルであった。

a受審人は、出港操船に引き続いて単独の船橋当直に就き、播磨灘を東行後、大阪湾を南下して加太瀬戸を通過したのち、10時05分少し前下津沖ノ島灯台から351.5度（真方位、以下同じ。）9.05海里の地点で、針路を和歌山県日ノ御崎西方沖合に向く181度に定めて自動操舵とし、11.6ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、コースアップで4海里レンジ及びオフセンター表示としたレーダー、GPSプロッターなどを作動させて操船に当たり、和歌浦湾西方に至り、次航海の経路を調べるためGPSプロッター後方に立って同プロッターの操作を始めたところ、10時36分半少し前左舷前方2.4海里のところにBを初認し、その外観から底びき網漁船であること、及びレーダーに表示された航跡から同船と接近することをそれぞれ知ったものの、すぐに接近することはないものと考え、GPSプロッターで次航海の経路の調査を続けながら続航した。

10時45分半少し前a受審人は、下津沖ノ島灯台から307.5度1.93海里の地点に達したとき、Bが左舷船首2度1,820メートルのところとなり、同船がトロールにより漁ろうに従事していることを示す形象物を表示し、船尾から延びるえい網索及び低速力で移動する様子から、漁ろうに従事していることが分かり、その後Bに衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、GPSプロッターで次航海の経路を調べることに気を奪われ、同船の接近状況を確認するなど、B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、a受審人は、Bの進路を避けないで進行し、10時51分少し過ぎ船首方至近に同船を認め、右舵一杯に取り、機関を全速力後進にかけたものの、及ばず、10時51分半少し前下津沖ノ島灯台から268度1.52海里の地点において、Aは、船首が183度を向き、11.3ノットの速力となったとき、その左舷船首部がBの右舷中央部に平行に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の西南西風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、小型機船底びき網漁業に従事するFRP製漁船で、船

体ほぼ中央に操舵室を配し、同室前部右舷寄りに舵輪、その前方にGPSプロッター及び魚群探知機、右舷壁際に機関遠隔操縦装置をそれぞれ装備し、b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0.35メートル船尾1.25メートルの喫水をもって、同日09時40分和歌山県雑賀崎漁港を発し、沖ノ島西方沖合の漁場に向かった。

ところで、b受審人の行う底びき網漁は、船尾から直径12ミリメートル（以下「ミリ」という。）長さ300メートルのワイヤ2本の先端に直径32ミリ長さ5メートルの合成繊維製ロープをそれぞれ取り付けたえい網索を繰り出し、同ロープに網口開口板2枚をつなぎ、同板にそれぞれ接続した直径32ミリ長さ45メートルの合成繊維製ロープ各2本に長さ約23メートルの袖網、長さ約24メートルの身網に続く袋網を順次連結して2.5ノットの速力で50分ないし1時間えい網するもので、1回の操業に1時間15分ないし1時間30分を要していた。

b受審人は、トロールにより漁ろうに従事していることを示す形象物を表示し、10時30分目的の漁場である下津沖ノ島灯台から301.5度1.38海里の地点に至って投網を開始し、えい網状態となったところで、10時40分半下津沖ノ島灯台から284.5度1.48海里の地点で、針路を216度に定めて自動操舵とし、2.5ノットの速力で進行した。

b受審人は、操舵室で5海里の範囲を表示させたGPSプロッターを見ながら、舵輪後方の椅子に腰掛けて操船に当たっていたところ、船首方に南方から北上してくる底びき網漁船群を認めたことから、10時43分半下津沖ノ島灯台から280度1.52海里の地点に至り、針路を183度に転じて続航した。

10時45分半少し前b受審人は、下津沖ノ島灯台から277.5度1.52海里の地点に達したとき、右舷船尾4度1,820メートルのところAを視認することができ、その後同船が自船に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、航行中の船舶が操業中の自船を避けていたことから、接近す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、b受審人は、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く進行し、Bは、原針路、原速力のまま、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、右舷中央部ブルワークに圧壊等を生じ、のち修理された。

#### (航法の適用)

本件は、沖ノ島西方沖合の瀬戸内海において、航行中のAとトロールにより漁ろうに従事しているBが衝突したもので、衝突地点付近は、特別法である海上交通安全法が適用される海域であるが、同法には本件に適用される航法規定がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

本件当時、両船は互いに視野の内にあり、Aは、航行中の動力船で、Bは、トロールにより漁ろうに従事していることを示す形象物を表示し、船尾から延びるえい網索及び低速力で移動する様子から、同船が漁ろうに従事していることが分かる状況であったと認められることから、海上衝突予防法第18条を適用して航行中の動力船と漁ろうに従事している船舶の各種船舶間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、沖ノ島西方沖合において、航行中のAが、動静監視不十分で、漁ろうに従事しているBの進路を避けなかったことによって発生したが、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、沖ノ島西方沖合において、田子の浦港に向けて航行中、左舷前方にBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船の接近状況を確認するなど、B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、GPSプロッターで次航海の経路を調べることに気を奪われ、B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、同船に衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、Bの進路を避け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三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

b 受審人は、沖ノ島西方沖合において、トロールにより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、平素、航行中の船舶が操業中の自船を避けていたことから、接近す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、Aが自船に衝突のおそれがある態勢で接近することに気付かず、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くえい網を続けて衝突を招き、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5年6月13日

神戸地方海難審判所

審判官 下 條 正 昭