

令和5年神審第16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、理事官佐藤雅彦出席のうえ審理し、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か月停止する。

受審人a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4年4月7日13時08分

高知県足摺岬南方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

漁船B

総 ト ン 数	4.9トン	4.0トン
登 録 長	11.78メートル	10.40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	324キロワット	169キロワット

### 3 事実の経過

Aは、船体中央やや船尾寄りに操舵室を配し、同室前部右舷寄りに舵輪、その前方右舷側に機関遠隔操縦装置、左舷側にGPSプロッター2台、下方左舷側に魚群探知機をそれぞれ備えたさんご漁業に従事するFRP製漁船で、a受審人ほか2人が乗り組み、操業の目的で、船首0.4メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、令和4年4月7日04時40分高知県清水港を発し、足摺岬南方沖合約10海里の漁場に向かった。

ところで、Aの行うさんご漁は、水深約100メートルの水域に、先端に直径10センチメートル長さ6メートルの木製の桁をつないだ直径18ミリメートル長さ230メートルの合成繊維製えい網索を船首から繰り出してたつに係止し、同桁には、先端に長さ1メートル重さ約12キログラムの鋼製鎖を連結した直径18ミリメートル長さ5メートルないし9メートルの合成繊維製手綱7本が結ばれ、各鎖には、長さ約150センチメートルのさんご網4張りがそれぞれ取り付けられていて、機関を中立運転とし、約1時間海流に流してえい網し、さんごを採取するもので、操業中は操縦性能が制限されるものであった。

a受審人は、06時00分目的の漁場に到着して移動しながら5回の操業を行ったのち、12時00分北緯32度35分東経132度58分の地点（以下「基点」という。）から288.5度（真方位、以下同じ。）690メートルの地点で、船首を西方に向けて機関を中立運転として漂泊し、漁ろうに従事していることを示す形象物を表示

しないまま投網し、折からの海流により113度方向に0.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で圧流され、6回目の操業を行った。

a受審人は、魚群探知機で海底の状況の確認や網の手入れなどを行いながら操業を続け、しばらくして揚網を行うこととし、12時55分えい網索を右舷中央部から巻き上げるために船首を南南西方に向け、乗組員1人を操舵室の右方に、他の1人を船首部右舷側にそれぞれ配し、自身は中央部右舷側で、いずれも右舷方に向けて揚網作業を始め、13時03分基点から123度290メートルの地点に達し、船首が203度を向いていたとき、左舷正横前9度1,620メートルのところにB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、揚網作業に気をとられ、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、a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、操業を続け、13時08分僅か前機関音に気が付いて振り返ったところ、左舷至近にBを認め、手を振り、大声を發したものの、効なく、13時08分基点から120.5度360メートルの地点において、Aは、船首が203度を向いたまま、その左舷船尾部にBの船首が前方から81度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風はほとんどなく、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好で、衝突地点付近には、東南東方に向かう弱い海流があった。

また、Bは、船体中央やや船尾寄りに操舵室を配し、同室前部右舷寄りに舵輪、その左舷側に機関遠隔操縦装置及びレーダー、右舷側にGPSプロッター兼魚群探知機及びGPSプロッターをそれぞれ備えたさんご漁業に従事するFRP製漁船で、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1.0メートルの喫水をもって、同日04時30分高知県柏島漁港を発し、足摺岬南方沖合約10海里の漁場に向かった。

ところで、b受審人は、さんご漁のほか、養殖業及び家業の旅館業を兼業し、前々日5日は昼間に養殖業を行ったのち、23時頃就寝して前日6日04時頃起床し、04時30分に柏島漁港を出航してさんご漁を行い、15時30分に帰航後は旅館業に従事したのち、24時頃就寝して7日04時頃起床し、04時30分に再び柏島漁港を出航してさんご漁を行っていたことから、疲労が蓄積したうえ、睡眠不足の状態であった。

b受審人は、05時50分目的の漁場に到着して移動しながら3回操業を行ったのち、帰途に就くこととし、12時44分半僅か過ぎ基点から122.5度4.10海里の地点で、針路を302度に定めて発進し、自動操舵として折からの海流により右方に1度圧流され、10.0ノットの速力で進行した。

b受審人は、GPSプロッターを作動させ、舵輪後方の椅子に腰掛けて操船に当たり、12時49分半僅か過ぎ基点から122.5度3.26海里の地点に達したとき、蓄積した疲労と睡眠不足の上、操業を終えた安堵感から気が緩み、眠気を催したが、今まで航行中に眠ったことがなかったことから、居眠りに陥ることはないものと思い、操舵室から出て外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

こうして、b受審人は、同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、13時03分基点から122度1.03海里の地点に達したとき、正船首1,620メートルのところにAが存在し、その後同船に衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったものの、Aの進路を

避けずに続航し、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、左舷船尾部外板に圧壊、船尾部のオーニングの枠に曲損等を生じたが、のち修理され、Bは船首材に擦過傷を生じ、A甲板員1人が頸椎捻挫等を負った。

#### (航法の適用)

本件は、足摺岬南方沖合において、さんご漁具により操業中のAと航行中のBが衝突したもので、衝突地点付近は、特別法である港則法及び海上交通安全法が適用されないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

事実の経過で示したとおり、本件当時、両船は互いに視野の内にあり、Aは、漁ろうに従事していることを示す形象物を表示していなかったものの、甲板上で複数人が作業を行っている様子から、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、Bは航行中の動力船であることから、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、足摺岬南方沖合において、航行中のBが、居眠り運航の防止措置が不十分で、漁ろうに従事しているAの進路を避けなかったことによって発生したが、A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、足摺岬南方沖合において、蓄積した疲労と睡眠不足の状態ですべて自動操舵によって柏島漁港に向けて帰航中、気が緩み眠気を催した

場合、居眠りに陥ることのないよう、操舵室から出て外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があった。ところが、同人は、今まで航行中に眠ったことがなかったことから、居眠りに陥ることはないものと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかつた職務上の過失により、いつしか居眠りに陥り、A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、A乗組員を負傷させるに至つた。

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か月停止する。

a受審人は、足摺岬南方沖合において、さんご漁具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、揚網作業に気をとられ、見張りを十分に行わなかつた職務上の過失により、B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操業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、A乗組員を負傷させるに至つた。

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12月20日

神戸地方海難審判所

審判官 下 條 正 昭