

令和4年長審第4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、理事官川西篤史出席のうえ審理し、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 事件発生年月日時刻及び場所
令和3年1月21日07時21分
長崎県三重式見港北西方沖合
- 2 船舶の要目
船 種 船 名 漁船A 漁船B

| | | |
|-------|-----------|-----------|
| 総トン数 | 6.4トン | 5.7トン |
| 登録長 | 10.50メートル | 11.98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 | 391キロワット | 279キロワット |

3 事実の経過

Aは、平成元年8月に進水し、船体船尾部やや船首寄りに操舵室を設け、同室前部中央に舵輪、その前方にレーダー、下方にGPSプロッター及び魚群探知機、右舷側に機関回転計及び機関遠隔操縦装置、船体中央部に遠隔操舵及び機関遠隔操縦両装置を組み込んだ三連ダイヤル式のコントローラーをそれぞれ装備し、汽笛を備えたはえ縄漁業に従事するFRP製漁船で、a受審人が1人で乗り組み、操業の目的で、船首0.8メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、令和3年1月20日08時30分熊本県上天草港（柳港区）を発し、三重式見港北西方沖合約3海里の漁場に向かった。

ところで、a受審人の行うはえ縄漁は、たいなどを対象とし、漁具を水深40メートルないし50メートルの海底に敷設して行う底はえ縄漁で、太さ約1.2ミリメートル長さ2,500メートルの合成繊維製幹縄に、先端に針を結び付けた太さ約0.5ミリメートル長さ3メートルの枝縄250本を3.9メートル間隔で取り付け、幹縄の両端に重さ3キログラムないし4キログラムのステンレス製錘と、幹縄の途中の枝縄7本ごとに重さ約150グラムの鉛製錘を付けたものを1鉢と呼称し、4鉢を連結して全長約10キロメートルとなった漁具を、機関を極微速力前進にかけて約3ノットの速力で航行しながら投縄した後、翌日に機関及び舵を適宜使用しながら右舷中央部に設けられたラインホーラーによって揚縄し、幹縄を巻き込むのにつれてごく僅かな速力で前方に移動するもので、1鉢揚げるのに約1時間を要した。

a 受審人は、13時30分前示漁場に至り、水深約40メートルの海底にはえ縄の敷設を行い、16時00分三重式見港に寄港して操業用の氷を積み込み、翌21日05時35分同港を発進し、06時30分同漁場に戻り、トロール従事船以外の漁ろうに従事していることを示す法定灯火を表示することなく、ラインホーラーの後方に立った姿勢で船首方を向き、07時15分能瀬灯標から306.5度（真方位、以下同じ。）2.44海里の地点で、船首を長崎県小角力岩に向く317度方向とし、1.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、コントローラーにより機関及び舵を適宜使用しながら揚縄を開始した。

a 受審人は、揚縄を開始するとき、右舷船尾7度1.87海里のところ、Bの船体を初めて視認し、07時18分能瀬灯標から307度2.50海里の地点に達したとき、同船が右舷船尾8度1,730メートルのところとなり、その後Bが漁ろうに従事する自船の進路を避けず衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、Bが操業状況の情報交換のために接近している僚船で、やがて近づいたら停船するものと思い、Bに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かずに操業を続けた。

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、07時21分少し前右舷船尾至近に迫ったBを認め、衝突の危険を感じ、機関を前進にかけたものの、効なく、07時21分能瀬灯標から307度2.57海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その右舷船尾部にBの左舷船首部が後方から7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、潮候はほぼ低潮時にあたり、常用薄明の始まりは06時56分、日出時刻は07時22分で、視界は良好であった。

また、Bは、昭和63年11月に進水し、船体中央やや船尾寄りに操舵室を設け、同室前面に窓枠によって2分割されたいずれも旋回窓を装備する窓ガラス、操舵室前部中央やや右舷寄りに舵輪、その前方に左舷側からGPSプロッター、レーダー、魚群探知機及びソナー、右舷側に機関遠隔操縦装置、後方に操縦席をそれぞれ備えた一本釣り漁業に従事する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0.3メートル船尾1.3メートルの喫水をもって、同日07時00分三重式見港を発し、同港北西方沖合約7海里の漁場に向かった。

ところで、b受審人は、Bが17ノット以上の速力で航行すると船首部が浮上し、操縦席に腰掛けた姿勢で前方を見ると、左舷側12度及び右舷側10度の範囲に死角（以下「船首死角」という。）が生じることから、平素、時折船首を左右に振るなどして同死角を補う見張りを行っていた。

b受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示することなく、コースアップ表示で0.75海里レンジ設定としたレーダー及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、操縦席に腰掛けた姿勢で操船に当たり、船首方を一べつした後、07時13分半僅か過ぎ能瀬灯標から250度330メートルの地点で、針路を前示漁場に向く310度に定め、機関を回転数毎分2,000にかけ、20.0ノットの速力で、船首死角が生じた状態で手動操舵によって進行した。

b受審人は、07時18分能瀬灯標から305度1.57海里の地点に達したとき、左舷船首1度1,730メートルのところに、Aを視認することができ、同船がトロール従事船以外の漁ろうに従事していることを示す法定灯火を表示していなかったものの、船首の方向をほぼ一定にし、ごく僅かな速力で進行しながら乗組員がラインホーラ

一の後方に立って揚縄を行っている様子から漁ろうに従事していることが分かり、その後Aに向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、定針する前に船首方を一べつして他船を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる船舶はいないものと思い、船首を左右に振るなど、船首死角を補う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、漁ろうに従事するAの進路を避けることなく続航中、Bは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷船尾部外板に擦過傷及びラインホーラーの脱落等を生じたが、後に修理され、Bは、左舷船首部外板に修理を要さない擦過傷等を生じ、a受審人が右肩関節捻挫等を負った。

(航法の適用)

本件は、日出前の薄明時、三重式見港北西方沖合において、AとBとが衝突したものであるが、衝突地点付近の海域には特別法である港則法及び海上交通安全法の適用がないので、一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）が適用される。

Aは、はえ縄の揚縄作業中で、Bは、漁場に向けて航行中であり、Aが、予防法第3条第4項に定義する船舶の操縦性能を制限する網、縄その他の漁具を用いて漁ろうをしている船舶に該当するかどうかによって、適用する航法規定が異なるので、以下に検討する。

事実の経過で示したように、Aは、はえ縄漁の揚縄作業を行っていたものであるが、同船のはえ縄が、底はえ縄で回収に長時間を要し、針路及び速力の変更が困難となり、操縦性能を制限する漁具に該当することから、漁ろうに従事している船舶と認められる。

そして、本件当時、両船は互いに視野の内にあり、Aが漁ろうに従事

する船舶が表示する灯火を表示していなかったものの、船首の方向をほぼ一定にし、ごく僅かな速力で進行しながら乗組員がラインホーラーの後方に立って揚縄を行っている様子から、Bからは、Aが漁ろうに従事していると認めることができる状況であったので、予防法第18条第1項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、日出前の薄明時、三重式見港北西方沖合において、漁場に向けて航行中のBが、見張り不十分で、漁ろうに従事中のAの進路を避けなかったことによって発生したが、Aが、動静監視不十分で、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、日出前の薄明時、三重式見港北西方沖合において、漁場に向けて航行する場合、船首死角が生じていたのだから、接近する他船を見落とすことのないよう、船首を左右に振るなど、同死角を補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、定針する前に船首方を一べつして他船を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる船舶はいないものと思い、船首死角を補う見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、前路で漁ろうに従事中のAに気付かず、同船の進路を避けることなく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とともに、a受審人が負傷する事態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か月停止する。

a 受審人は、日出前の薄明時、三重式見港北西方沖合において、底はえ縄漁により漁ろうに従事中、右舷船尾方に航行するBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船の接近状況を把握するなど、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。しかるに、同人は、同船が操業状況の情報交換のために接近している僚船で、やがて近づいたら停船するものと思い、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、同船が漁ろうに従事する自船の進路を避けないうまま衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、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Bとの衝突を招き、前示の事態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7月13日

長崎地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁