

令和 6 年横審第 1 8 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、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、
次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和 6 年 2 月 1 3 日 0 7 時 0 0 分

茨城県大津漁港南方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船 A

漁船 B

総 ト ン 数	4.9 トン	4.9 トン
登 録 長	11.90メートル	11.90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	450キロワット	404キロワット

3 事実の経過

Aは、平成9年1月に進水し、船体中央部に操舵室を設けたひき網漁業に従事するFRP製漁船で、同室前部中央に舵輪、その左舷側にレーダー、舵輪前方に魚群探知機、その右舷側にGPSプロッター及び機関遠隔操縦装置をそれぞれ備え、a受審人ほか1人が乗り組み、操業の目的で、船首0.5メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、令和6年2月13日06時00分大津漁港を発し、同漁港南方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、06時30分前示漁場に到着して操業を繰り返したのち、帰港するため、1.5海里レンジ設定としたレーダー、魚群探知機及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、06時58分僅か過ぎ北緯36度45分東経140度44分の地点（以下「基点」という。）から180度（真方位、以下同じ。）880メートルの地点で大津漁港に向けて針路を027度に定め、10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により進行した。

定針したとき、a受審人は、正船首530メートルのところにBを視認することができ、同船が漁ろうに従事している船舶であることを示す鼓形形象物を表示していないものの、自船とほぼ同型の漁船でえい索を繰り出して低速で航行している様子から、トロールにより漁ろうに従事している船舶であることが分かり、その後Bと衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、針路を定めて周囲を一べつしたとき、右舷方の漁船1隻以外に他の船舶はいないものと思い、見張

りを十分に行わなかったもので、このことに気付かなかった。

こうして、a 受審人は、B を避けることなく続航中、07 時 00 分基点から 143 度 430 メートルの地点において、A は、原針路及び原速力のまま、その左舷船首部が B の右舷船尾部に後方から 6 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、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であった。

また、B は、昭和 63 年 12 月に進水し、船体中央やや後部に操舵室を設けたひき網漁業に従事する F R P 製漁船で、同室前部中央やや左舷側に舵輪、その左舷側にレーダー、舵輪前方に G P S プロッター、その右舷側に魚群探知機及び機関遠隔操縦装置をそれぞれ備え、b 受審人ほか 1 人が乗り組み、操業の目的で、船首 0.3 メートル船尾 1.5 メートルの喫水をもって、同日 05 時 40 分大津漁港を発し、同漁港南方沖合の漁場に向かった。

ところで、B が行うしらす機船船びき網漁業は、えい索として直径 30 ミリメートル長さ約 90 メートルの合成繊維製のロープ 2 本によって、長さ約 120 メートルの袖網及び浮子と沈子を付した長さ約 30 メートルの袋網で構成された網（以下「しらす網」という。）を船尾から繰り出し、船尾からしらす網最後部までの長さが約 240 メートルの漁具を投網した後えい網し、船尾甲板の両舷に装備された各揚網機のローラーを介して揚網して操業するもので、1 回の操業で、投網に約 2 分、えい網に約 5 分及び揚網に約 8 分それぞれ要し、操業中は操縦性能が制限されるものであった。

b 受審人は、06 時 30 分前示漁場に到着し、1 回目の操業を終え、漁ろうに従事している船舶であることを示す鼓形形象物を表示しないまま、2 回目の操業を行うためにしらす網を投網し、06 時 55 分少

し過ぎ基点から157度520メートルの地点で、針路を021度に定め、1.0ノットの速力でえい網を始めた。

b受審人は、06時58分僅か過ぎ基点から149度460メートルの地点で、えい網に続き同じ針路及び同じ速力のまま揚網を開始したとき、左舷船尾6度530メートルのところにAを目視で初認し、その後同船が自船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、Aが、しらす網をかわして航行するように見えたので、そのまま無難に左舷方を航過するものと思い、同船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、b受審人は、警告信号を行わず、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揚網を続け、07時00分僅か前船尾至近に迫ったAを認めて衝突の危険を感じたものの、どうすることもできず、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、左舷船首部外板に破口等を、Bは、右舷船尾部外板に亀裂等をそれぞれ生じたが、のちにいずれも修理された。

（航法の適用）

本件は、大津漁港南方沖合において、北上するAと漁ろうに従事しながら北上するBとが衝突したもので、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が適用される。

両船は互いに視野の内にあり、Bは、漁ろうに従事している船舶であることを示す鼓形形象物を表示しなかったものの、後部甲板の揚網機によって揚網していたものであるが、事実の経過に示したとおり、同船の後方から接近するAがBを視認してその動静を監視すれば、同船が漁ろ

うに従事している船舶であると判断でき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、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、大津漁港南方沖合において、北上するAが、見張り不十分で、漁ろうに従事しながら北上するBの進路を避けなかったことによって発生したが、Bが、動静監視不十分で、警告信号を行わず、間近に接近しても、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、大津漁港南方沖合において、同漁港に向けて北上する場合、周囲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。しかるに、同人は、針路を定めて周囲を一べつしたとき、右舷方の漁船1隻以外に他の船舶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、漁ろうに従事しているBと衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、同船の進路を避けることなく進行して衝突を招き、A及び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小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

b 受審人は、大津漁港南方沖合において、操業中、自船に接近するA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、Aが、しらす網をかわして航行するように見えたので、そのまま無難に左舷方を航過するものと思い、同船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、Aが衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、警告信号を行わず、間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとらずに揚網を続けて同船との衝突を招き、A及び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6年11月6日

横浜地方海難審判所

審判官 浅 野 活 人