

令和5年神審第27号

裁 決

貨物船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A一等航海士

海技免許 五級海技士（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 1 の五級海技士（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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和4年12月21日07時43分僅か前

播磨灘東部

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

漁船B

総 ト ン 数	4 9 8 トン	4. 9 5 トン
全	長 7 6 . 4 1 メートル	
登 録 長		1 0 . 9 7 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 1 , 4 7 1 キロワット	
漁船法馬力数		4 8 キロワット

3 事実の経過

Aは、平成21年2月に進水し、操舵室前部中央に操舵スタンド、電子海図システム及びGPSプロッターを、同右舷側に機関遠隔操作盤を、同左舷側に1号及び2号各レーダーを、同室後部右舷側壁に第二種船橋航海当直警報装置（以下「当直警報装置」という。）をそれぞれ装備した船尾船橋型の鋼製貨物船で、船長a2、a1受審人ほか3人が乗り組み、コンテナ413.8トンを積載し、船首3.22メートル船尾4.28メートルの喫水をもって、令和4年12月20日15時00分山口県宇部港を発し、阪神港神戸区に向かった。

ところで、a2船長は、船橋当直体制を、00時00分から04時00分まで及び12時00分から16時00分までを二等航海士が、04時00分から08時00分まで及び16時00分から20時00分までをa1受審人が、08時00分から12時00分まで及び20時00分から24時00分までを自身がそれぞれ単独で入直する4時間3直制としていた。

a1受審人は、翌21日03時55分備讃瀬戸東航路で前直の二等航海士から船橋当直を引き継ぎ、2海里レンジ及び16海里レンジで、共にオフセンター及びヘッドアップ表示としたレーダー2台をそれぞれ作動させて同航路、続いて播磨灘を東行した。

a1受審人は、船橋当直を引き継いだ際、前々日19日及び翌20

日共に休息を十分にとっており、睡眠不足でも疲労が蓄積した状態でもなかった。

a 1 受審人は、06時30分僅か過ぎ江井港西防波堤灯台から263.5度（真方位、以下同じ。）17.75海里の地点で、針路を067度に定めて自動操舵とし、11.7ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 1 受審人は、操舵室後部左舷側の配電盤の手すりに背をもたれさせた姿勢で続航し、07時35分半僅か前江井港西防波堤灯台から297度6.58海里の地点に達したとき、海上平穏で、航行の支障となる他船を認めなかったことから気が緩み、眠気を催したが、もうすぐ当直を交替する時刻なので、居眠りをするのではないものと思い、操舵室内を歩いて移動するなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

こうして、a 1 受審人は、同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、07時40分僅か前江井港西防波堤灯台から303.5度6.08海里の地点に至ったとき、Bが左舷船首16度1,020メートルのところとなり、その後漁ろうに従事している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、居眠りに陥っていて、この状況に気付かなかった。

a 1 受審人は、4分間で作動するように設定された当直警報装置の警報が発せられないまま、Bの進路を避けずに進行し、07時43分僅か前江井港西防波堤灯台から308度5.76海里の地点において、Aは、原針路及び原速力で、その船首がBの右舷船尾部に後方から79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、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

a 2 船長は、自室で昇橋の準備中、機関音の変化に気付いたのち、二等航海士の報告で衝突の事実を知り、急ぎ昇橋して事後の措置に当たった。

また、Bは、船体前方寄りに操舵室を配し、同室前部中央に舵輪及びGPSプロッターを、同右舷側に機関遠隔操縦装置を、同左舷側にレーダー及びGPSプロッターをそれぞれ装備し、汽笛を備えた小型機船底びき網漁業に従事する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1.7メートルの喫水をもって、同月21日05時30分兵庫県郡家港を発し、同港北西方沖合の漁場に向かった。

ところで、Bの行う底びき網漁は、網口開口板を使用するトロール漁で、同板に左右各舷から繰り出した直径8ミリメートル長さ約220メートルのワイヤーに直径18ミリメートル長さ約50メートルの合成繊維索を連結したえい網索をつなぎ、網口開口板に直径22ミリメートル長さ約75メートルの合成繊維索、長さ約7.5メートルの袖網、長さ約9メートルの身網及び袋網を連結して投網し、約3ノットの速力でえい網するもので、投網に約3分、えい網に約40分、揚網に10分ないし15分を要し、1回の操業に約1時間を要するものであった。

b 受審人は、06時00分前示漁場に到着し、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、北西方に向けて1回目の操業を行ったのち、南東方に向けて2回目の操業を始めることとして投網を始め、07時24分少し前江井港西防波堤灯台から311度6.72海里の地点で、えい網状態となったところで、針路を146度に定め、3.0ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b 受審人は、舵輪後方に設けた渡し板に腰掛けた姿勢で操船に当た

り、０７時３８分僅か前右舷正横１，７００メートル付近に東行するＡを初認し、その動静を監視しながら続航した。

ｂ受審人は、０７時４０分僅か前江井港西防波堤灯台から３０８．５度５．９４海里の地点に達したとき、Ａが右舷船首８５度１，０２０メートルのところとなり、その後、同船が自船の進路を避けずに衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めたが、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て操業する自船をＡが避けるものと思い、汽笛故障で警告信号を行わず、間近に接近しても、行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとらずにえい網を続けた。

こうして、ｂ受審人は、接近するＡに衝突の危険を感じ、０７時４３分少し前同船を自船の船尾方に航過させようとして機関回転数を上げたものの、効なく、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は球状船首に擦過傷を生じ、Ｂは右舷船尾部外板に破口を生じ、のち、廃船処理された。

（航法の適用）

本件は、瀬戸内海の播磨灘東部において、航行中のＡと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、両船は互いに他の船舶の視野の内にあり、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て漁ろうに従事中であったと認められるので、本件は、海上衝突予防法第１８条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、播磨灘東部において、航行中のA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Bの進路を避けなかったことによって発生したが、Bが、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 1 受審人は、播磨灘東部において、単独の船橋当直に就き、操舵室後部左舷側の配電盤の手すりに背をもたれさせた姿勢で、阪神港神戸区に向けて航行中、海上平穏で、航行の支障となる他船を認めなかったことから気が緩み、眠気を催した場合、居眠りに陥ることのないよう、操舵室内を歩いて移動するなど、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。しかるに、同人は、もうすぐ当直を交替する時刻なので、居眠りをするのではないものと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった職務上の過失により、居眠りに陥り、漁ろうに従事しているBに気付かず、同船の進路を避けないまま進行して衝突を招き、A及びB両船それぞれに損傷を生じさせるに至った。

以上のa 1 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五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

b 受審人は、播磨灘東部において、トロールにより漁ろうに従事中、Aが自船の進路を避けずに衝突のおそれがある態勢で接近する状況を確認した場合、行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、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て操業する自船をAが避けるものと思い、衝突を避けるための協力動作をとらなかった職務上の過失により、衝突を招き、A及びB両船それぞれに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3月26日

神戸地方海難審判所

審判官 前 田 昭 広