

令和4年長審第17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 事件発生の日時時刻及び場所

令和4年7月3日04時20分

福岡県若津港

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

漁船B

総 ト ン 数	4.85トン	4.7トン
登 録 長	12.24メートル	12.36メートル
機 関 の 種 類	ディーゼル機関	ディーゼル機関
漁船法馬力数	70	421キロワット

3 事実の経過

Aは、昭和55年2月に進水し、船尾部に操舵区画を配し、採介藻漁業に従事する和船型無蓋の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0.2メートル船尾1.1メートルの喫水をもって、令和4年7月3日03時40分福岡県久間田^{くまだ}漁港を発し、同漁港北方の漁場に向かった。

ところで、a受審人は、かつてAを遊漁船として使用しており、同船に汽笛が装備されていたものの、平成29年頃遊漁船業を廃業したのち、同汽笛を取り外し、Aを汽笛不装備の状態としていた。

また、筑後川は、若津港内を北方から南方に向かって流れ、同川河口から上流の同港北端に至る水域には大型船に適した係船施設がなく、筑後川河口付近左岸に久間田漁港が所在し、同川中央部には、土砂が左岸側に堆積するのを防いで幅150メートルないし300メートルの水路を確保する目的で、同漁港前から上流に向かって長さ約6キロメートルの導流堤が築造されており、a受審人が、同導流堤の右岸側及び同水路東端低潮線付近の各浅所を漁場（以下、水路東端低潮線付近の漁場を「東端漁場」という。）としていた。

そして、a受審人が行う採介藻漁は、長さ約8メートルの木製柄の先に金属製のかごを取り付けて同かごの獲物取込口に爪を付けた長柄じょれんと呼称される漁具を使用し、同爪により海底に潜っている貝を掘り起こして漁獲するもので、1回の操業に約3分を要するものであった。

a 受審人は、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示し、03時45分前示導流堤の右岸側の漁場に至って操業を始め、04時00分操業を終え、東端漁場に向かって移動を開始した。

a 受審人は、東端漁場に至り、04時05分沖之端灯標から350度（真方位、以下同じ。）2.42海里の地点付近で、船首を東方に向けて機関を中立運転とし、漂泊して操業を開始した。

a 受審人は、前部甲板左舷側に立って漁具を操っていたところ、作業灯を点灯して筑後川を北上してくる漁船（以下「北上船」という。）を右舷方に認め、北上船の様子を見始めた。

a 受審人は、04時18分前示地点で、船首が127度を向いていたとき、左舷船尾60度900メートルのところにBの紅、緑2灯及び白1灯を視認することができ、その後同船が自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、北上船の様子を見ることに気を奪われ、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、汽笛不装備でBに対して警告信号を行わず、同船が更に接近しても、衝突を避けるための措置をとることもなく漂泊を続け、04時20分僅か前ふと北上船から視線を外して左舷方を見たとき、至近に迫ったBを認めたものの、どうすることもできず、04時20分沖之端灯標から350度2.42海里の地点において、Aは、船首が127度を向いたまま、その左舷中央部にBの船首が後方から60度の角度で衝突し、同船が乗り上げた。

当時、天候は晴れで風力2の東北東風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、常用薄明の始まりは04時44分、日出時刻は05時13分で、視界は良好であった。

また、Bは、平成11年9月に進水し、船尾部に操舵室を配し、同

室前部右舷に舵輪、その右舷側に機関遠隔操縦装置、左舷側にGPSプロッター2台、船首側にレーダーをそれぞれ備え、汽笛不装備の採介藻漁業に従事する和船型のFRP製漁船で、b受審人ほか2人が乗り組み、操業の目的で、船首0.3メートル船尾1.4メートルの喫水をもって、同日04時10分福岡県上新田漁港を発し、筑後川河口南方沖合の漁場に向かった。

b受審人は、右舷灯及び左舷灯を表示してマスト灯及び船尾灯を表示することなく、白色全周灯を点灯し、操縦席に腰を掛けた姿勢で、GPSプロッター及び0.25海里レンジのコースアップ表示としたレーダーをそれぞれ作動させて筑後川を南下し、04時17分半沖之端灯標から353.5度2.99海里の地点で、針路を187度に定め、14.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

定針したとき、b受審人は、正船首1,120メートルのところに、Aが表示する白1灯を初めて視認し、同灯を同航船の船尾灯と判断した。

04時18分b受審人は、沖之端灯標から353度2.87海里の地点に達したとき、Aが正船首900メートルのところとなり、その後、同船が、ほとんど移動しないことから、Aが錨泊中又は船尾を見せて漂泊中であることが分かり、同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、視認した船尾灯がほぼ同じ速力で同じ漁場に向かっている漁船のもので、同漁場に着くまでは同漁船に追い付くことがないものと思い、A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、Aを避けることなく続航中、前方に北上船を認め、同船の様子を見ていたところ、Bは、原針路及び原速力のま

ま、前示のとおり衝突し、Aに乗り上げた。

衝突の結果、Aは、左舷中央部外板に亀裂及び破口等を生じ、のち廃船処理され、Bは、推進器軸及び同翼並びに舵軸に曲損等を生じたが、のち修理された。

（航法の適用）

本件は、夜間、港則法が適用される若津港内の筑後川において、漂泊中のAと航行中のBとが衝突したものであることから、まず、同法の適用について検討する。

港内における漂泊について、港則法第8条に、「汽艇等及びいかだは、港内においては、みだりにこれを係船浮標若しくは他の船舶に係留し、又は他の船舶の交通の妨げとなるおそれのある場所に停泊させ、若しくは停留させてはならない。」と、また、同法第10条に、「港内における船舶の停泊及び停留を禁止する場所又は停泊の方法について必要な事項は、国土交通省令でこれを定める。」と、そして、港則法施行規則第6条に、「船舶は、港内においては、次に掲げる場所にみだりにびょう泊又は停留してはならない。1 ふ頭、栈橋、岸壁、係船浮標及びドックの付近 2 河川、運河その他狭い水路及び船だまりの入口付近」とそれぞれ規定されている。

また、港内における漁ろうについて、港則法第35条に、「船舶交通の妨となる虞のある港内の場所においては、みだりに漁ろうをしてはならない。」と規定されている。

Aは、港則法及び同法施行規則において、総トン数が20トン未満であることにより同法第3条に定義する汽艇等に該当し、河川に漂泊しており、採介藻漁業が漁ろうと解されることから、港則法第8条及び第35条を適用するのが相当であるかどうかの判断が必要となる。

港則法第8条及び第35条は、その趣旨が、港内において、船舶交通を妨げるおそれのある停泊及び停留をさせないこと並びに船舶交通を妨げる漁ろうをさせないことであるから、船舶交通の安全上支障がない停泊及び停留並びに漁ろうをするのであれば、みだりに停泊及び停留すること並びにみだりに漁ろうをすることには該当しないと解される。

以上のことから、港則法第8条及び第35条の適用は、単に港内の河川であるという理由のみで判断されるのではなく、水域の広さ及び同水域を航行または停泊する船舶の大きさによる空間的要素並びに船舶の往来及び停泊の頻度その他の時間的要素をも考慮し、その実情に応じ、船舶交通の妨げとなるかどうかという検討結果により、具体的かつ個別に判断されるべきものである。

Aが漂泊して操業を行っていた場所は、筑後川河口から上流の若津港北端に至る水域にあり、同水域に大型船に適した係船施設がないことから、大型船が航行する場所ではなく、また、本件発生当時が、夜間であったこと並びにA及びB両船が北上船の航行を妨げる状況とはなっていなかったことから、船舶の往来の頻度が高い時間帯ではなかったとそれぞれ認められる。

そして、Aは、登録長12.24メートルで、筑後川の水深が確保された幅150メートルないし300メートルの水路東端低潮線付近において、漂泊して操業を行っており、Bが、登録長12.36メートルで、同川を南下していたものの、水路の幅及び両船の各登録長により、Aの漂泊及び操業が、Bの航行の妨げとなっていたとは認められないことから、本件に港則法第8条及び第35条を適用するのは相当ではない。

したがって、特別法である港則法には本件に適用される航法規定がなく、また、衝突地点付近の海域には特別法である海上交通安全法の適用もないことから、本件は、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、採介藻漁の操業中で、その漁具は船舶の操縦性能を制限するものではないことから、予防法第3条に定義する漁ろうに従事している船舶に該当しない。

予防法には、航行中の船舶と漂泊中の船舶との関係についての航法規定がないので、同法第38条及び第39条の船員の常務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、夜間、若津港内の筑後川において、航行中のBが、動静監視不十分で、漂泊中のAを避けなかったことによって発生したが、漂泊中の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措置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、夜間、若津港内の筑後川において、下流に向けて航行中、前路にAが表示する船尾灯を視認した場合、同船に衝突することのないよう、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、視認した船尾灯がほぼ同じ速力で同じ漁場に向かっている漁船のもので、同漁場に着くまでは同漁船に追い付くことがないものと思い、動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、前路で漂泊中のAに向かって接近していることに気付かず、同船を避けずに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、夜間、若津港内の筑後川において、採介藻漁業の操業のため漂泊する場合、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、北上船の様子を見ることに気を奪われ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、Bが自船に向首して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措置をとることもなく漂泊を続けて衝突を招き、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6月20日

長崎地方海難審判所

審判官 八 田 一 郎