

令和6年神審第34号

裁 決

漁船A1 漁船A2 漁具・モーターボートB衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A 1 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bの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人a1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5年11月3日06時47分

大阪府深日港北方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A1

漁船A2

| | | |
|-----------|------------|------------|
| 総 ト ン 数 | 7.3 トン | 7.3 トン |
| 全 長 | 15.65 メートル | 15.65 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 | 110 キロワット | 110 キロワット |
| 船 種 船 名 | モーターボートB | |
| 総 ト ン 数 | 5.0 トン | |
| 全 長 | 9.50 メートル | |
| 機 関 の 種 類 | ディーゼル機関 | |
| 出 力 | 324 キロワット | |

3 事実の経過

(1) 設備及び性能

ア A1及びA2

A1及びA2は、同型船の瀬戸内海機船船びき網漁業に網船として従事するFRP製の漁船で、いずれも船体中央よりやや前方に操舵室を設け、船尾甲板中央にえい網索のウインチドラムを装備し、A1が主船として縦に緑、白、緑の旗を、A2が従船として赤、白、赤の旗をそれぞれ表示して2そう引き網漁を行っており、両船ともに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いた。

A1は、操舵室中央よりやや左舷側に舵輪及び左舷側に操縦席を設置し、その前面の右側に機関遠隔操縦装置を、左舷側に魚群探知機を、右舷側にGPSプロッターを、右舷後部に無線装置をそれぞれ装備していたものの、レーダー及び汽笛を装備していなかった。

A2は、操舵室中央よりやや左舷側に舵輪及び右舷側に操縦席を設置し、その前面の右側に機関遠隔操縦装置を、左舷側にGP

Sプロッターを、右舷側に魚群探知機を、左舷後部に無線装置をそれぞれ装備していたものの、レーダー及び汽笛を装備していなかった。

イ B

Bは、船体中央よりやや前方に操舵室を配したFRP製プレジャーモーターボートで、同室前方右舷側に舵輪、その前面に右舷側から魚群探知機と一体となったGPSプロッター、レーダー、右舷側壁に機関遠隔操縦装置をそれぞれ装備し、舵輪後方に操縦席を設置していた。

(2) A1及びA2の操業形態等

A1が行う瀬戸内海機船船びき網漁は、網船のA1とA2、魚群探索兼指揮船のA3の3隻で船団を構成し、A1及びA2の各えい網索ウインチドラムから繰り出した直径12ミリメートルのワイヤーロープに、マタ網、荒手網、袖網、袋網及び網尻を順に連結して漁具を構成し、約100メートルの船間距離をとり、右側にA1が左側にA2がそれぞれ位置し、ほぼ同じ針路及び速力でえい網（以下、えい網時の両船を「A列」という。）するものであった。

また、荒手網の上部には黄色の浮子を取り付けられ、袖網の前部の上辺中央に直径約25センチメートル（以下「センチ」という。）、長さ約50センチの白色円筒形の浮体を、網尻の前部上辺中央に直径約60センチ、長さ約1メートルの白色円筒形の浮体を、同網尻の後部に直径約45センチの赤色球形の浮体をロープでそれぞれつないで海面に浮かべ、えい網中の漁具の位置が分かるようにしていた。

(3) 受審人の経歴等

ア a1受審人

a 1 受審人は、（一部省略）通算して約 14 年の船長経験があった。

イ b 受審人

b 受審人は、（一部省略）B に船長として乗船し、趣味の釣りを行っていたもので、大阪湾におけるしらす 2 そう引き網漁の操業形態を承知していなかった。

(4) 本件発生に至る経緯

A 1 は、a 1 受審人ほか 1 人が乗り組み、全員が救命胴衣を着用し、操業の目的で、船首 0.3 メートル船尾 1.6 メートルの喫水をもって、令和 5 年 11 月 3 日 04 時 30 分大阪府佐野漁港を A 2 及び魚群探索兼指揮船の A 3 とともに発し、深日港北方沖合の漁場に向かった。

a 1 受審人は、A 1 の左舷と A 2 の右舷とを接舷した状態で大阪湾を西行し、06 時 05 分前示の漁場に到着したのち、06 時 10 分漁網を投入して A 2 とともにワイヤーロープを約 6 メートル繰り出して接舷した状態を解き、船尾から漁具の後端までの距離を約 210 メートルとして A 列の船間距離を約 100 メートルとし、トロールにより漁ろうに従事している船舶であることを示す鼓型形象物を表示したほか、右側のえい網漁船であることを示す旗を掲げ、06 時 15 分操業を開始した。

a 1 受審人は、表層部のしらすを獲るため網尻の水深を約 12 メートルに調整して操業中、06 時 30 分 A 3 の a 3 船長から針路を北方に向けるように指示を受け、06 時 42 分半淡輪港西防波堤灯台（以下「淡輪港西灯台」という。）から 291 度（真方位、以下同じ。）2.43 海里の地点で、針路を 000 度に定め、1.9 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。

06時44分少し過ぎ a 1 受審人は、淡輪港西灯台から292度2.45海里の地点に達したとき、右舷船首59度1,650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A列の引く漁具に向かって衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、浮子や漁具を示す樽が浮いているので、航行中の他船が漁具に気付いて避けて航行するものと思い、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず続航した。

こうして、a 1 受審人は、汽笛不装備で、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ずに進行し、06時44分半右舷前方にBを視認するとともに、a 3 船長がA列に接近するBを視認し、同船の針路上に漁具があることを知らせるために汽笛を吹鳴しながらBに向かったものの、06時47分淡輪港西灯台から293度2.46海里の地点において、A列は、原針路、原速力のまま、A1の船尾から約96メートルのところの漁具にBの船首が前方から61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、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、b 受審人が1人で乗り組み、知人3人を乗せ、全員救命胴衣を着用し、釣りの目的で、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06時00分阪南港第3区所在の係留地を発し、和歌山県地ノ島北方沖合の釣り場に向かった。

b 受審人は、06時31分半僅か過ぎ淡輪港西灯台から030度3.80海里の地点で、針路を241度に定め、18.5ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b 受審人は、06時44分淡輪港北西方沖合に至り、左舷前方1,740メートルのところにA列を初めて視認した。

06時44分少し過ぎb受審人は、淡輪港西灯台から313度2.05海里の地点に達したとき、A列が左舷船首2度1,650メートルのところとなり、その後同列が引く漁具に向かって衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、A列の船尾方を約100メートル離して航行すれば無難に航行することができるものと思い、同列の船尾方を確認するなど、A列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続航した。

こうして、b受審人は、A列の進路を避けることなく進行し、06時46分右舷前方から汽笛を吹鳴しながら接近するA3に気付いて、同船の方向を見ていたところ、06時47分僅か前左隣の知人から前方に漁具があることを知らされて機関を後進としたものの、効なく、Bは、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突し、これを乗り切った。

衝突の結果、A列に損傷はなかったものの、同列が引く漁具の荒手網に切損等を、Bは、推進器翼に欠損等をそれぞれ生じたが、のちいずれも修理された。

(航法の適用)

本件は、深日港北方沖合において、漁ろうに従事しているA列の漁具と航行中のBとが衝突したもので、衝突地点付近は海上交通安全法が適用されるが、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（以下「予防法」という。）が適用されることとなる。

本件当時、Bは、航行中の動力船で、A列は、トロールにより漁ろうに従事していることを示す鼓型形象物を表示し、船尾からえい網索を延出して低速力で移動していて、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ることから、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する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)

本件漁具衝突は、深日港北方沖合において、航行中のBが、動静監視不十分で、漁ろうに従事しているA列の進路を避けなかったことよって発生したが、A1が、見張り不十分で、汽笛を装備しない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、深日港北方沖合において、釣り場に向けて航行中、A列を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断することができるよう、同列の船尾方を確認するなど、A列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列の船尾方を約100メートル離して航行すれば無難に航行することができるものと思い、同列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、表層部をえい網する船びき網漁により漁ろうに従事していることに気付かず、A列の進路を避けないまま進行して同列が引く漁具との衝突を招き、B及び同漁具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。

a1受審人は、深日港北方沖合において、トロール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。しかるに、同人は、浮子や漁具を示す樽が浮いているので、航行中の他船が漁具に気付いて避けて航行するものと

思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、汽笛不装備で、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらずにえい網を続けてA列が引く漁具にBが衝突する事態を招き、B及び同漁具にそれぞれ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 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 7 年 1 0 月 8 日

神戸地方海難審判所

審判官 桐 井 晋 司