

令和7年仙審第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、理事官小林努出席のうえ審理し、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12月11日09時27分僅か過ぎ

岩手県大船渡港

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

漁船B

総 ト ン 数	19トン	0.9トン
登 録 長	22.38メートル	6.30メートル
機 関 の 種 類	ディーゼル機関	電気点火機関
出 力	759キロワット	29キロワット

3 事実の経過

Aは、平成26年6月に進水し、船体中央部に操舵室を配し、同室前部右舷側に舵輪を、左舷側に操縦者用の椅子を、同椅子前方正面にソナー2台、レーダー1基及び潮流計を、前方やや右舷側に操舵ダイヤル及び機関操縦レバーを、左舷側壁にソナー1台を、操舵ダイヤルと舵輪の間にレーダー1基、GPSプロッター1台及び魚群探知機1台をそれぞれ備え、敷網漁業に従事するFRP製漁船で、a受審人ほか5人が乗り組み、漁獲物の水揚げを終え、帰航の目的で、船首0.4メートル船尾3.0メートルの喫水をもって、令和6年12月11日09時23分大船渡港に所在する魚市場前の岸壁を発し、岩手県綾里^{りょうり}漁港に向かった。

a受審人は、離岸操船に引き続き単独で船橋当直に就き、レーダー2基を0.25海里及び0.75海里の各レンジで作動させ、椅子に腰掛けた姿勢で操船に当たり、大船渡港に所在する^{さんご}珊瑚島北方沖合で、同島の西方沖合に船首を向け、すぐに船首方を一見したのち南下を開始し、09時25分少し過ぎ大船渡港珊瑚島北灯台（以下「珊瑚島北灯台」という。）から344度（真方位、以下同じ。）810メートルの地点で、針路を172度に定めて自動操舵とし、7.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

09時26分僅か前a受審人は、珊瑚島北灯台から343度670メートルの地点に達したとき、正船首290メートルのところに、Bを視認することができ、同船が트롤従事船以外の漁ろうに

従事している船舶が掲げる形象物を表示していないものの、ごく僅かな速力で移動し、船外機付近に乗組員がおらず、前部甲板に乗組員2人が立ってかごを揚げている様子から漁ろうに従事していることが分り、その後Bに衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、南下を開始するときに船首方を一見して他船を見かけなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

こうして、a受審人は、Bの進路を避けないで続航し、09時27分僅か過ぎ珊瑚島北灯台から336度380メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その船首がBの右舷中央部に直角に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北北西風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、平成23年10月に進水し、船首部に揚縄機を、船尾に船外機をそれぞれ装備した和船型FRP製漁船で、b受審人ほか1人が乗り組み、いずれも救命胴衣を着用し、たこかご漁の目的で、船首0.2メートル船尾0.6メートルの喫水をもって、同日09時10分前示魚市場北方約350メートルに位置する岸壁を発し、珊瑚島北北西方沖合の漁場に向かった。

ところで、Bのたこかご漁の仕掛けは、両端をそれぞれ約3キログラムの重さの錨で海底に固定した直径6ミリメートル長さ約140メートルの合成繊維製幹縄に、縦約80センチメートル横約50センチメートル高さ約40センチメートルのドーム型かご10個をそれぞれ直径4ミリメートル長さ約1.5メートルの合成繊維製枝縄により等間隔で連結し、目印として浮き球及び旗竿を幹縄両端の各錨に直径6ミリメートル長さ約16.5メートルの合成繊維製縄で取

り付けたものを1連としていた。

また、Bのたこかご漁は、水深約15メートルの海域に、かごにえさを入れた仕掛け3連を敷設して2日ないし3日ほど置いたのち、前示目印付近で機関を停止して漂泊し、乗組員2人が前部甲板の左舷側から手で同仕掛けを手繰り寄せ、揚収して漁獲するもので、1連を揚収するのに10分ないし15分を要し、仕掛けの揚収中、前部甲板と船外機の間仕掛けが山積みされるものであった。

b受審人は、前示漁場に至り、機関を停止して乗組員1人が待つ前部甲板に移動し、トロール従事船以外の漁ろうに従事している船舶が掲げる形象物を表示しないまま、09時12分僅か過ぎ珊瑚島北灯台から338度430メートルの地点で、船首を262度に向け、敷設してから2日ないし3日が経過した仕掛けを手繰り寄せながら174度の方向に0.1ノットの速力で移動する仕掛けの揚収を開始した。

09時25分少し過ぎb受審人は、珊瑚島北灯台から336度390メートルの地点に達し、船首が262度を向いていたとき、右舷正横430メートルのところにAが自船に向首するのを初めて視認した。

09時26分僅か前b受審人は、珊瑚島北灯台から336度380メートルの地点に至り、船首が262度を向いていたとき、Aが右舷正横290メートルのところとなり、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していることを認めたが、Aが、自船に用があつて向かってきており、いずれ自船付近で停止するものと思い、避航を促す音響信号を行わず、間近に接近しても、機関を使用して移動するなど、衝突を避けるための協力動作をとることなく、仕掛けの揚収を続けた。

こうして、b受審人は、09時27分右舷正横至近に迫ったAに衝突の危険を感じたものの、どうすることもできず、乗組員と共に海中に飛び込み、Bは、船首が262度を向いて原速力のまま、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、両舷各外板に破口を伴う亀裂、船外機に濡損をそれぞれ生じた。

(航法の適用)

本件は、港則法が適用される大船渡港において、航行中のAと漁ろうに従事しているBとが衝突したものであることから、同法の適用について検討する。

港則法及び同法施行規則には、港内における漂泊について、同法第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。」旨が、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。」旨が、同施行規則第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」旨がそれぞれ規定されている。

また、港則法には、港内における漁ろうについて、第35条に、「船舶交通の妨げとなるおそれ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。」旨が規定されている。

B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条に規定する汽艇等に該当し、漂泊場所が

岸壁付近であり、たこかご漁が漁ろうと解され、港則法第8条及び第35条により、みだりに停留させてはならない及びみだりに漁ろうをしてはならないとして制限されている。

一方、港則法第8条及び第35条は、その趣旨が、港内において、船舶交通を妨げる停留をさせないこと及び船舶交通を妨げる漁ろうを行わせないことにあって、船舶交通の安全上支障がなければ、みだりに停留すること及びみだりに漁ろうを行うこととはならないと解される。

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。

そして、Bは、登録長6.30メートルで、同船を挟んで西方岸から東方岸までの幅が約700メートルの水域において、同西方岸から約80メートル付近で漂泊してたこかご漁を行っており、登録長22.38メートルのAが、港内を南下していたものの、水域の幅及び両船の各登録長により、Bの状態がAの港内を航行することの妨げとなっていたとは認められず、また、本件発生当時、同場所付近には、両船の他に船舶の往来が視認されていなかったことにより、船舶の往来の頻度が高い状況であっ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いので、本件は、一般法である海上衝突予防法が適用される。

Bは、たこかご漁の仕掛けが、揚収に人手及び長時間を要するうえ、船上に山積みとなった同仕掛けにより船外機の操縦者が前部甲板から船

外機付近に移動することが困難で、船舶の操縦性能を制限する漁具に相当することから、トロール従事船以外の漁ろうに従事している船舶と認められる。

そして、本件時、両船が互いに他の船舶の視野の内にあり、Aが航行中の動力船で、Bがトロール従事船以外の漁ろうに従事している船舶が掲げる形象物を表示していないものの、ごく僅かな速力で移動し、船外機付近に乗組員がおらず、前部甲板に乗組員2人が立ってかごを揚げている様子から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、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、大船渡港において、航行中のAが、見張り不十分で、前路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、避航を促す音響信号を行わず、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 受審人は、大船渡港において、綾里漁港に向けて航行する場合、前路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、前路に航行の支障となる他船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、前路で漁ろうに従事しているBに気付かず、同船の進路を避けることなく進行してBとの衝突を招き、A、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、大船渡港において、たこかご漁に従事中、Aが衝突のお

それがある態勢で自船を避ける様子を見せることなく間近に接近するのを認めた場合、機関を使用して移動するなど、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、いずれ同船が自船付近で停止するものと思い、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、Aとの衝突を招き、A、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8年6月16日

仙台地方海難審判所

審判官 八 田 一 郎