

令和3年横審第32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

補 佐 人 1人

受 審 人 b

職 名 B船長

操縦免許 小型船舶操縦士

補 佐 人 1人

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 を戒告する。

受審人 b を戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和2年12月10日06時30分

千葉県犬吠埼南方沖合

## 2 船舶の要目

船種	船名	漁船A	漁船B
総トン数		4.7トン	0.5トン
登録長		11.47メートル	5.40メートル
機関の種類		ディーゼル機関	電気点火機関
漁船法馬力数		402キロワット	30キロワット

## 3 事実の経過

Aは、船体中央部やや後方に操舵室を配し、同室前部左舷側に舵輪、舵輪前方に左舷側からレーダー、GPSプロッター、魚群探知機を、同左舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えた一本釣り漁業に従事するFRP製漁船で、a受審人が1人で乗り組み、救命胴衣を着用し、操業の目的で、船首0.2メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、令和2年12月10日04時00分千葉県飯岡漁港を発し、茨城県鹿島港東方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、05時55分頃千葉県銚子港東方沖合を北上しているとき、北風が強くうねりが高かったので帰港することとし、反転して飯岡漁港に向かった。

a受審人は、航行中の動力船を示す法定灯火を表示して、レーダーを作動させ、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、06時24分半僅か前犬吠埼灯台から172.5度（真方位、以下同じ。）1.65海里の地点で、洋上風力発電施設に向け、針路を271度に定め、11.0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。

a受審人は、06時28分犬吠埼灯台から195度1.69海里の地点に達したとき、左舷船首2度590メートルのところに、Bが存在し、同船が航行中の動力船を示す法定灯火を表示していないものの、

折からの薄明時でその船体を視認することができ、その後緩やかに右旋回しながら微速で航行中の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が、定針したとき、船首方に他船が見えなかったことから、前路に支障となる他船はいないものと思い、レーダーを適切に使用するなど、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 との衝突を避けるための措置をとらずに続航し、06時30分犬吠埼灯台から206.5度1.82海里の地点において、A は原針路及び原速力のまま、その船首部がB の右舷中央部に後方から24度の角度で衝突した。

当時、天候は雨で風力5の北東風が吹き、潮候は上げ潮の初期に当たり、常用薄明の始まりは06時07分、日出時刻は06時35分であった。

また、B は、船体中央部に操舵台を配し、同台中央に舵輪、舵輪前方にGPSプロッター、魚群探知機兼用のGPSプロッターを、同右舷側に機関遠隔操縦装置を、船尾部に2機の船外機をそれぞれ備えた一本釣り漁業に従事するFRP製漁船で、b 受審人が1人で乗り組み、救命胴衣を着用し、操業の目的で、船首0.35メートル船尾0.80メートルの喫水をもって、同日06時10分千葉県外川漁港を発し、同港南方沖合の漁場に向かった。

b 受審人は、周囲が明るかったため航行中の動力船を示す法定灯火を表示せず、船体中央部右舷側に高さ約2メートルのところにレーダー反射器、その下に桃色の旗を、同左舷側に赤色と黄色の2色の旗をそれぞれ掲げて、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たって漁場に到着し、右舷側の船外機を停止して速力を1.5ノットに調整し、周囲を一べつして他船がないことを確認したのち、06時15分犬吠埼灯

台から201.5度1.55海里の地点で、船首が170度を向いたとき、右舷側の漁具を入れて操業準備を始め、右舷側の漁具の抵抗により、緩やかに右旋回しながら微速で航行した。

b受審人は、06時28分犬吠埼灯台から205度1.81海里の地点に達し、船首が278度を向いたとき、右舷船尾9度590メートルのところにAの白、紅2灯を視認することができ、その後衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、漁具を入れて操業の準備をすることに気をとられ、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、b受審人は、Aとの衝突を避けるための措置をとらずに航行し、06時30分僅か前至近に迫ったAを認めたものの、どうすることもできず、Bは、船首が295度を向いたとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首部船底外板に亀裂を伴う擦過傷を生じたが、のちに修理され、Bは、右舷中央部外板に亀裂及び操縦台の脱落等を生じ、のちに廃船処理され、b受審人が左手関節挫傷等を負った。

#### (航法の適用)

本件は、犬吠埼南方沖合において、航行中のAと緩やかに右旋回しながら微速で航行中のBとが衝突したもので、同水域には特別法の適用がないので、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。

本件時、両船は、衝突の3分前、両船間の距離が870メートルとなって以降、AがBを追い越す態勢で接近したものであり、仮に本件に予防法第13条の航法を適用すると、Aが避航船、Bが保持船となるが、Bが旋回中で、両船がそれぞれ原針路、原速力を保持して進行すると予

測できない状況であったと認められることから、本件に同条を適用するのは相当でない。

以上のことから、予防法には、本件に適用される定型航法の規定がないので、同法第38条及び第39条の船員の常務により律するのが相当である。

(原因の考察)

Aが、レーダーを適切に使用して、見張りを十分に行っていれば、灯火を表示していなかったものの、レーダー反射器を掲げて前路を微速で航行しているBに気付くことができ、衝突することはなかったものと認められる。

したがって、降雨の中、a受審人が、前路に航行に支障となる他船はいないものと思い、レーダーのレンジを切り替えて映像を確認するなど、見張りを十分に行わず、Bの接近に気付かず、同船を避けなかったことは、本件発生の原因となる。

また、Bが見張りを十分に行っていれば、船尾方から接近するAに気付き、転針することにより、衝突を避けることができたものと認められる。

したがって、b受審人が、漁具を入れて操業の準備をすることに気をとられ、見張りを十分に行わず、Aの接近に気付かず、衝突を避けるための措置をとらなかったことは、本件発生の原因となる。

なお、Bは日出時間以前において無灯火であったものと認められるものの、常用薄明の末期で周囲を十分に見通すことができる状況で接近し、日出時刻の5分前に衝突していることから、原因とするまでもないが、日没から日出までの間、所定の灯火の表示を怠ることは厳に慎まなければならない。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、夜間、犬吠埼南方沖合において、航行中のAと緩やかに右旋回しながら微速で航行中のBとが衝突のおそれがある態勢で接近した際、Aが見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったことと、Bが見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったことによって発生したものある。

a 受審人は、夜間、犬吠埼南方沖合において、飯岡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。しかし、同人は、船首方に他船が見えなかったことから、前路に支障となる他船はいないものと思い、レーダーを適切に使用するなど、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、衝突のおそれがある態勢で接近するBに気付かず、衝突を避けるための措置をとらずに同船との衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせ、b 受審人を負傷させるに至った。

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。

b 受審人は、夜間、犬吠埼南方沖合において、緩やかに右旋回しながら微速で航行して操業準備を行う場合、接近する他船を見落とすことがないよう、見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、漁具を入れて操業の準備をすることに気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、衝突のおそれのある態勢で接近するAに気付かず、衝突を避けるための措置をとらずに同船との衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせ、自身が負傷するに至った。

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4年8月25日

横浜地方海難審判所

審判官 岩 崎 欣 吾