

令和4年函審第21号

裁 決
漁船A漁船B衝突事件

受 審 人 a
職 名 A
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、理事官西村勇二出席のうえ審理し、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3年10月7日03時57分

北海道恵山岬北東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

漁船B

総 ト ン 数	19トン	9.7トン
登 録 長	19.95メートル	15.93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	736キロワット	540キロワット

3 事実の経過

Aは、操舵室を船体中央部に配し、自動いか釣り機を左右舷縁に沿って設け、同室前面窓下方にレーダー、魚群探知機等を並べ、操舵室前部中央付近に舵輪及び機関操縦装置を、同部両舷に自動車用可倒式肘掛椅子各1個（以下、左舷側の椅子を「操縦席」という。）を装備し、バウスラストを備えた、一本つり（いか）漁業に従事するFRP製漁船で、a受審人及び甲板員2人が乗り組み、操業の目的で、船首1.5メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、令和3年10月7日00時00分青森県大畑漁港を発し、北海道苫小牧港南方約15海里沖合の漁場に向かった。

a受審人は、操業に備えて甲板員2人を船室で休ませ、自身が操縦席に腰掛けて単独で操船に当たり、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示し、レーダー2台及びGPSプロッターを作動させ、津軽海峡を航行する他船を避航しつつ同海峡を横切りながら北上を続けた。

a受審人は、やがて周囲に他船を見掛けなくなり、00時44分少し前大畑港第1東防波堤灯台から014.5度（真方位、以下同じ。）5.2海里の地点で、針路を016度に定め、10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵により進行した。

ところで、a受審人は、10月5日及び6日の両日、大畑漁港を00時ごろ出港して05時ごろ漁場に到着し、18時ごろまで同人が操船及び魚群探索に、甲板員2人が自動釣り機の操作及び魚の箱詰め

に当たったのち帰航の途に就き、水揚げを終えれば再び漁場に向けて発航することを休むことなく繰り返しており、10月7日に大畑漁港を発航した際は、睡眠不足の状態であった。

a 受審人は、00時52分少し過ぎ大畑港第1東防波堤灯台から015度6.9海里の地点に達したとき、周囲に他船を見掛けなかったことから気が緩むとともに、連日の操業による睡眠不足から強い疲労と眠気を覚え、そのまま操船を続けると、居眠りに陥るおそれがあったが、立って屈伸運動をすれば眠気が覚めると思い、他の乗組員を呼んで操船を交替するなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく、操縦席を離れて膝の屈伸運動をしたのち、一旦床に腰を下ろしたところ、いつしか居眠りに陥った。

03時55分 a 受審人は、恵山岬灯台から040.5度14.7海里の地点に達したとき、ほぼ正船首620メートルのところにBが表示する白色灯及び作業灯を視認でき、極めて低速度で移動している様子から同船が漂泊中で、その後Bに向首し、衝突のおそれのある態勢で接近していることを認め得る状況であったが、居眠りに陥っていて、この状況に気付かなかった。

こうして、Aは、前路で漂泊中のBを避けることなく続航し、03時57分恵山岬灯台から040度15.0海里の地点において、原針路及び原速力のまま、その左舷船首部がBの船尾部に後方から35度の角度で衝突した。

Aは、a 受審人が、Bとの衝突に気付かないまま進行中、僚船からの連絡で目が覚め、付近で衝突事故が発生したことを知ったものの、自船に異常を認めなかったので続航していたところ、海上保安庁の要請により苫小牧港に入港し、擦過傷等によりBと衝突したことが判明した。

当時、天候は晴れで風力2の北北東風が吹き、視界は良好で、波高は約0.5メートルであった。

また、Bは、船首部に操舵室を配し、同室後方の上甲板には、前部右舷側に揚網機、中央部に機関室囲壁、同囲壁後方にクレーン、船尾部右舷側にキャプスタン、同部両舷側に渡したステンレス鋼製アーチ上にスパンカーマストを設け、航海計器等を備えた操舵室のほか、遠隔操縦装置の延長コードが届く範囲で操船できる、バウスラスタを備えた、すけとうだら固定式刺し網漁業に従事するFRP製漁船で、b受審人及び甲板員4人が乗り組み、早朝に仕掛けた刺し網を揚収する目的で、船首0.5メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、10月6日21時00分北海道本別漁港を発し、恵山岬北東方沖合の漁場に向かった。

b受審人は、23時30分漁場に到着して機関を中立運転とし、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示したほか、操舵室後方の上甲板を照らす作業灯を点灯して漂泊を開始し、すけとうだら刺網協議会が取り決めた操業開始時刻まで待機した。

ところで、Bの刺し網漁は、北海道知事が許可した水域に、幅約2メートルの刺し網を約2海里展張して両端に取り付けた錨で固定し、約1日設置したら刺し網の片端を揚網機に係止して船首部から巻き揚げ、船首を同網の他端付近に向けながら揚収に連れて約2海里移動するもので、掛かった魚の量で巻揚げ速度が変わることから、揚収を約2時間で終わるときもあれば、約5時間を要すこともあった。

そして、b受審人は、水中に残る刺し網の状況、掛かった魚の量等により、操縦性能が制限されることを承知していたが、トロール以外の漁ろうに従事する船舶が表示すべき灯火を表示しないまま刺し網の揚収に従事していた。

b 受審人は、自身が操舵室後方の上甲板で指揮に、甲板員 1 人が揚網機及び遠隔操縦装置の操作に、他の甲板員が魚を網から外す作業などに当たる態勢とし、翌 7 日 0 0 時 0 0 分恵山岬灯台から 0 4 6 度 1 4. 1 海里の地点で、刺し網の南端を揚網機に係止して船首部から巻き始め、揚収に連れて 3 4 1 度方向に毎分 1 4. 1 メートル移動しながら漂泊を続けた。

b 受審人は、大漁である旨を僚船に無線で伝えて刺し網の揚収を続け、0 3 時 5 5 分衝突地点付近で、3 4 1 度に向首して漂泊していたとき、左舷船尾 3 5 度 6 2 0 メートルのところに A が表示する白、白、紅、緑 4 灯を視認し、その後同船が自船に向首したまま衝突のおそれのある態勢で接近していることを認めたが、同船に対して警告信号を行わず、A が避航の気配を見せないまま更に接近しても、僚船が様子を見るために自船に向かっているもので、そのうち停止すると思い、機関を前進にかけて移動するなど、衝突を避けるための措置をとらなかった。

こうして、B は、漂泊しながら刺し網の揚収を続けていたところ、b 受審人が、至近となっても自船に向首接近する A に危険を覚え、甲板員に機関を前進にかけるよう令したが、及ばず、3 4 1 度に向首し、0. 6 ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、A は、船首部に修理を要さない擦過傷を生じ、B は、スパンカーマストの曲損等を生じたが、後に修理された。

(航法の適用)

本件は、夜間、恵山岬北東方沖合において、北上中の A と刺し網を揚収中の B とが衝突したもので、衝突地点付近の海域には特別法である港則法及び海上交通安全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。

事実の経過及び事実認定の根拠で示したとおり、Aは、法定灯火を表示しており、航行中の動力船であると認識されることは明らかである。一方、Bについては、刺し網の揚収に連れて極めて低速度で移動しており、水中に残る刺し網の状況及び掛かった魚の量により、その操縦性能が制限されていることから、実態としてはトロール以外の漁ろうに従事する船舶に該当するが、その旨を示す法定灯火を表示しておらず、同船舶であると認識できないことから、本件に予防法第18条（各種船舶間の航法）の適用はない。

また、Aについては、針路及び速力を定め、Bの正横後22度30分を超える後方の位置から接近しているものの、Bについては、機関を中立運転とし、刺し網の揚収に連れて針路及び速力のいずれも定めないまま極めて低速度で移動していることから、一定の針路及び速力で航行中の船舶とは認められずに漂泊中の船舶であると認識されることから、本件に予防法第13条（追越し船）はもとより他の定型的航法の適用もない。

以上のことから、本件は、予防法第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、恵山岬北東方沖合において、北上中のAが、居眠り運航の防止措置が不十分で、前路で漂泊中のBを避けなかったことよって発生したが、漂泊中のBが、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。

a 受審人は、夜間、恵山岬北東方沖合において、単独で操船に当たり、漁場に向けて北上中、周囲に他船を見掛けなかったことから気が緩むと

ともに、連日の操業による睡眠不足から強い疲労と眠気を覚えた場合、他の乗組員を呼んで操船を交替するなど、居眠り運航の防止措置を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同受審人は、立って屈伸運動をすれば眠気が覚めると思い、居眠り運航の防止措置を十分に行わなかった職務上の過失により、膝の屈伸運動をしたのち、一旦床に腰を下ろして居眠りに陥り、前路で漂泊中のBを避けることなく進行して衝突を招き、同船及びA両船に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、夜間、恵山岬北東方沖合において、刺し網の揚収に連れて移動しながら漂泊中、自船に向首したまま衝突のおそれのある態勢で接近するAを認め、同船が避航の気配を見せないまま更に接近した場合、機関を前進にかけて移動するなど、衝突を避けるための措置をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、僚船が様子を見るために自船に向かっているもので、そのうち停止すると思い、衝突を避けるための措置をとらなかった職務上の過失により、Aとの衝突を招き、同船及びB両船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5年7月20日

函館地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人