

令和5年函審第1号

裁 決

調査船A漁船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

補 佐 人 2人

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bを戒告する。

受審人a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4年8月5日06時52分半僅か前

津軽海峡大間埼北西方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	調査船A
総トン数		1,390トン
全長		72.85メートル
機関の種類		ディーゼル機関
出力		2,353キロワット
船種	船名	漁船B
総トン数		4.8トン
登録長		10.80メートル
機関の種類		ディーゼル機関
漁船法馬力数		281キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

ア A

Aは、昭和58年8月に進水し、漁業練習船として運航されたのち海洋調査事業等を営む会社が所有者となった、最大搭載人員が45人で、航行区域を限定近海区域とする、バウスラスト及び4翼可変ピッチプロペラを備えた1機1軸の長船尾楼構造船首楼付鋼製海洋調査船で、最上層に操舵室を配した3層の甲板室を長船尾楼甲板上に設けていた。

操舵室は、その前面が船首端から約20メートル後方に位置し、前部中央に操舵スタンド、同部右方に機関及びスラストの各制御盤、同部左方にレーダー2台、GPSプロッター等を装備し、前面窓下方には、中央部及び両舷側寄りの3か所に汽笛吹鳴押しボタンスイッチが設けられていた。

船舶件名表抜粋によれば、船首3.35メートル船尾4.57メートルの喫水で実施した旋回試験における縦距及び横距が、左旋

回で183メートル及び171メートル、右旋回で180メートル及び166メートルで、後進試験における最短停止距離及び同時間が487メートル及び2分1秒であった。

イ B

Bは、平成3年6月に進水し、船体中央船尾寄りに操舵室、同室前部に機関室囲壁、操舵室左舷前方に電動リールを設けたFRP製漁船で、操舵室には、前部中央に舵輪、同部右方にGPSプロッター及びレーダー、同部左方に機関操縦レバー等を装備するほか、機関及び舵の各操作ダイヤルを組み込んだ延長コード付き遠隔操縦装置並びに音響信号装置としてモーターサイレンを備えていた。

(2) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか13人が乗り組み、船首4.20メートル船尾4.60メートルの喫水をもって、令和4年8月4日06時50分新潟県直江津港を発し、津軽海峡を東行する予定で、宮城県仙台塩釜港に向かった。

a受審人は、船橋当直を二等航海士、一等航海士、三等航海士の順に輪番で入直する単独の4時間3直制とし、出港操船を終えて同当直に一等航海士を就かせ、降橋して事務作業等に当たった。

Aは、翌5日04時40分龍飛埼灯台から334度（真方位、以下同じ。）2.50海里の地点で、針路が転じられて津軽海峡を東行中、a受審人が、食事交代のために06時30分頃昇橋し、一等航海士から針路、速力、視程、船首方2海里付近に視認する漁船群の状況等を引き継いで同航海士を降橋させ、単独の船橋当直に就いた。

a受審人は、06時35分大間埼灯台から260.5度6.58海

里の地点で、津軽海峡東口に向けて針路を051度に定め、北東方に向かう約2ノットの海潮流に乗じ、12.7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。

a 受審人は、船首方の漁船群に注意を払いながら船橋当直に当たり、06時45分半大間埼灯台から274度4.80海里の地点で、左舷船首6度1.79海里のところにBを視認し、同船が漁船群から離れ、前路を右方に横切る態勢で南下しているのを認めたので、レーダーにプロットし、目視及びレーダーによりBに対する動静監視を始めた。

a 受審人は、06時50分大間埼灯台から283度4.14海里の地点に達したとき、前路を右方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近するBが、左舷船首6度1,180メートルとなり、避航の様子を見せないまま進行するのを認めたが、漁船が至近になって避航動作をとることもあるので、いずれBが自船の進路を避けるものと思い、警告信号を行わず、間近に接近しても、適宜針路を右方に転じたり、速やかに減速したりするなど、衝突を避けるための協力動作をとることなく続航した。

こうして、a 受審人は、Bに対する動静監視を続けながら進行していたところ、同船が避航動作をとらずに至近となって危険を感じ、汽笛の吹鳴並びに機関及び舵の操作を試みたものの、06時52分半僅か前大間埼灯台から289度3.84海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その左舷中央部に、Bの船首部が前方から30度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の東風が吹き、視界は良好で、付近海域には北東方に向かう約2ノットの海潮流があった。

また、Bは、b 受審人ほか1人が乗り組み、まぐろ一本釣り漁の

目的で、船首0.5メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、同日04時30分青森県下手浜漁港を発し、青森県大間埼西方沖合の漁場に向かった。

ところで、Bのまぐろ一本釣り漁は、先端部に釣り針1個を取り付けた長さ約100メートルのナイロン製釣り糸1本（以下「仕掛け」という。）を右舷船尾に張り出した長さ約5メートルの竿を介して海中に投入し、大間埼及び津軽半島両沖合間を2ノットないし3ノットの速力で往復し、まぐろを釣り上げたところで帰港して水揚げするものであった。

そして、b受審人は、前示の仕掛けを引くことが操縦性能を制限するものではないことを承知しており、操業中に接近する他船を認めるときは、針路を転じたり、停止したりするなどして衝突を回避するつもりで操業に当たっていた。

b受審人は、04時55分漁場に到着し、レーダーを休止して操業を始め、大間埼及び津軽半島の両沖合間を1往復したが、まぐろが釣れないので、2往復目となる操業を始めることとして反転し、06時45分半大間埼灯台から294.5度3.83海里の地点で、周囲を一見して針路を201度に定め、北東方に向かう約2ノットの海潮流に抗し、3.0ノットの速力で、仕掛けを引きながら遠隔操縦装置による手動操舵により津軽半島沖合に向けて進行した。

b受審人は、針路を定めたとき、右舷船首24度1.79海里のところ、Aが北上しながら前路を左方に横切る態勢で接近していたが、同船に気付かないまま乗組員を操舵室後壁付近に腰を下ろさせて仕掛けの状況を見張らせ、自身が操舵室前部に立って操船に当たっていたところ、魚が群れて船尾方の水面が波立つのを認めたことから、まぐろが釣れるのを期待して仕掛けを見ながら続航した。

b受審人は、06時50分大間埼灯台から290.5度3.83海里の地点に達したとき、右舷船首24度1,180メートルとなったAを視認でき、同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近していたが、仕掛けを見ることに気をとられ、見張りを十分に行わなかったため、依然としてAの存在に気付かず、同船の進路を避けることなく進行した。

こうして、b受審人は、操舵室の窓から顔を出して船尾方を見ながら続航し、Bは、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷外板に修理を要さない擦過傷を生じ、Bは、船首部に割損及び亀裂を生じたが、後に修理された。

(航法の適用)

本件は、津軽海峡大間埼北西方沖合において、東行するAと南下する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。

事実の経過で示したとおり、本件時、両船は、互いに視野の内にあり、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突したこと、Bが仕掛けを引いてまぐろ一本釣り漁の操業中であったものの操縦性能を制限する操業ではないこと及び衝突のおそれがある態勢となってから衝突に至るまでの間に、それぞれに要求される動作をとるのに必要な時間的、距離的余裕があったと認められることから、本件は、予防法第15条（横切り船）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、大間埼北西方沖合において、両船が互いに進路を横切り

衝突のおそれがある態勢で接近中、南下するBが、見張り不十分で、前路を左方に横切るAの進路を避けなかったことによって発生したが、東行するAが、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、大間埼北西方沖合において、まぐろ一本釣り漁の仕掛けを引きながら、津軽半島沖合に向けて南下する場合、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、仕掛けを見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、前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するAに気付かず、同船の進路を避けないまま進行して衝突を招き、A、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。

a受審人は、大間埼北西方沖合において、津軽海峡東口に向けて東行中、前路を右方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近するBが、避航の様子を見せないまま進行するのを認めた場合、適宜針路を右方に転じたり、速やかに減速したりするなど、同船との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、漁船が至近になって避航動作をとることもあるので、いずれBが自船の進路を避けるものと思い、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、Bとの衝突を招き、A、B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25日

函館地方海難審判所

審判長 審判官 濱 田 真 人

審判官 田 之 上 輝 美

審判官 浅 野 活 人