

令和5年函審第3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の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人aを戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和4年5月18日09時03分

北海道厚岸湖

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

漁船B

総 ト ン 数	2.00トン	1.9トン
登 録 長	6.42メートル	8.46メートル
機 関 の 種 類	電気点火機関	電気点火機関
漁船法馬力数	30キロワット	206キロワット

3 事実の経過

Aは、スロットルグリップ付きバーハンドル（以下「舵柄」という。）で操作する船外機をトランサム構造の船尾部中央に装備し、トランクスペースを同部両舷に設けた、甲板上に構造物のない採介藻漁業に従事する和船型FRP製漁船で、a受審人ほか甲板員4人が乗り組み、あさりを採捕する目的で、船首0.3メートル船尾0.5メートルの喫水をもって、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じないまま、令和4年5月18日08時55分厚岸湖西岸の係留地を発し、厚岸湾に通じる湖口の東方約2海里沖合の漁場に向かった。

ところで、厚岸湖は、西方に隣接する厚岸湾と湖口を介して通じ、同湾とともに厚岸港を形成する、底質が泥あるいは海草で水深1メートル未満の水域が大部分を占める海跡湖で、かき、あさり及びのりの各養殖が盛んであった。そして、湖口から東方約2海里沖合に至る水域では、かき礁や底質が礫^{れき}の浅所が散在し、喫水が浅い船舶であっても、その可航域が限られていたので、同域の両側端付近に緑色あるいは黄色の旗を掲げる竿（以下「旗竿」という。）を20メートルないし30メートルの間隔で敷設した水路（以下「厚岸水路」という。）が示されていた。

a受審人は、右舷トランクスペース上面に腰を掛け、甲板員4人を同スペース前方の甲板に腰を下ろさせ、左手で舵柄を握って湖岸沿いを北上し、08時58分僅か前、弁天島が右舷船首方約200メートルとなる、標高75メートルの三等三角点厚岸（以下「厚岸三角点」

という。)から103.5度(真方位、以下同じ。)590メートルの地点で、針路を078度に定め、5.4ノットの速力(対地速力、以下同じ。)で、厚岸水路に沿って進行した。

a 受審人は、左舷方約100メートルに弁天島を航過し、09時00分半僅か前厚岸三角点から092.5度980メートルの地点で、針路を095度に転じたとき、右舷船尾38度520メートルのところにBを視認でき、同船が採介藻漁業に従事する漁船で、自船より速い速力で弁天島に向首進行する様子から、やがて厚岸水路に沿って針路を右方に転じるBが、その後自船を追い越し、衝突のおそれがある態勢で接近することを認め得る状況であったが、後方から接近する他船があっても自船を避けるものと思い、周囲の見張りを十分に行わなかったため、Bの存在にも、この状況にも気付くことなく、同水路に沿って続航した。

こうして、a 受審人は、避航の様子を見せないBに対して避航を促す音響信号を行わず、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行し、09時03分厚岸三角点から093.5度1,400メートルの地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その船尾部に、Bの船首部が、後方から8度の角度で衝突し、乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風はほとんどなく、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、船首甲板の右舷前部に係船ウインチを設け、同甲板後方の作業甲板には、前部中央にクレーン、同部左舷に揚網ウインチ、船尾寄りに操縦スタンドをそれぞれ配置し、同スタンド中央に装備する舵輪の右側に機関操縦ハンドル、上方にGPSプロッターを備え、船外機2基を装備した採介藻漁業に従事するFRP製漁船で、b 受審

人が1人で乗り組み、あさを採捕する目的で、船首0.4メートル船尾0.5メートルの喫水をもって、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じないまま、同日08時58分厚岸湖西岸の係留地を発し、同湖の湖口東方約2海里沖合の漁場に向かった。

b受審人は、操縦スタンド後方に立ち、左手を舵輪に、右手を機関操縦ハンドルに添え、厚岸水路を示す旗竿や弁天島を目視しながら操船に当たっていたところ、同水路に沿って航行するAを初めて視認し、同船が採介藻漁業に従事する漁船で、やがて同船が水路を離れて北方の漁場に向かうものと見込み、09時00分少し過ぎ厚岸三角点から130度640メートルの地点で、同島に向けて針路を034度に定め、12.5ノットの速力で進行した。

b受審人は、09時00分半僅か前、弁天島が船首方約350メートルとなる、厚岸三角点から121度630メートルの地点に達したとき、Aが右舷船首23度520メートルのところとなり、同船が自船より遅い速力で厚岸水路に沿って進行する様子から、やがて同水路に沿って針路を右方に転じる自船が、その後Aを追い越し、衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、同船が水路を離れるので自船の航行には支障がないものと思い、Aに対する動静監視を十分に行わなかった。

こうして、b受審人は、前示状況に気付かないまま進行し、09時01分僅か過ぎ、弁天島が船首方約100メートルとなる、厚岸三角点から100度690メートルの地点で、針路を087度に転じたところ、Aが左舷船首6度410メートルとなり、依然として、同船を追い越し、衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、同船を確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けることなく、右方の養殖施設に視線を向けて続航中、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、船外機を損壊したほか、舷縁の亀裂等を生じ、Bは、推進器翼の曲損及び欠損等を生じたが、後にいずれも修理された。また、a受審人が全治2週間の背部打撲傷等を、Aの甲板員のうち1人が3か月の加療を要する第12胸椎椎体骨折を、1人が1か月半の加療を要する左肩甲骨骨折等を、1人が1か月の加療を要する右外傷性肩峰下滑液包炎等をそれぞれ負った。

(航法の適用)

本件は、港則法が適用される厚岸港内の厚岸湖において、いずれも同湖の湖口東方約2海里沖合の漁場に向かって航行中のAとBとが衝突したものであり、港則法の適用が検討されることになるが、同法には両船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が適用される。

互いに視野の内にある、厚岸水路をこれに沿って東行中のAと、同水路をこれに沿って北上中のBは、同船がAの右舷正横後22度30分を超える後方の位置にあったこと、BがAより速い速力で航行していたこと、Bが、同水路に沿って針路を右方に転じ、後方からAを追い越す態勢で接近することは、いずれも互いに認識することができたと認められる。

そして、A、B両船が、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、海上衝突予防法第13条（追越し船）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、厚岸湖において、A及びB両船がいずれも厚岸水路に沿って航行中、Aを追い越すBが、動静監視不十分で、Aを確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、Aが、見張り不十分で、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。

b受審人は、厚岸湖において、漁場に向けて厚岸水路を北上中、同水路に沿って航行するAを認めた場合、同船との衝突のおそれの有無を把握できるよう、A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が水路を離れるので自船の航行には支障がないものと思い、A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、厚岸水路に沿って針路を右方に転じる自船が、その後Aを追い越し、衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったことに気付かず、同船を確実に追い越し、かつ、同船から十分に遠ざかるまでその進路を避けずそのまま進行して衝突を招き、A及びB両船に損傷を生じさせたほか、a受審人及びAの甲板員3人を負傷させるに至った。

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。

a受審人は、厚岸湖において、漁場に向けて厚岸水路を東行する場合、同航路に沿って後方から接近する他船を見落とすことのないよう、周囲の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、後方から接近する他船があっても自船を避けるものと思い、周囲の見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、自船を追い越し衝突のおそれのある態勢で接近するBに気付かず、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ることもないまま進行して衝突を招き、

A及びB両船に損傷を生じさせたほか、自身及びAの甲板員3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。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年8月29日

函館地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人