

令和5年横審第17号

裁 決

漁船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

指定海難関係人 a 2

職 名 A甲板員

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 1 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4年12月1日16時30分

静岡県爪木埼北東方沖合

## 2 船舶の要目

船種	船名	漁船A	漁船B
総トン数		199トン	3.7トン
全長		49.63メートル	
登録長			8.85メートル
機関の種類		ディーゼル機関	ディーゼル機関
出力		735キロワット	169キロワット

## 3 事実の経過

Aは、養殖業に従事する船尾船橋型鋼製漁船で、専ら四国及び九州で活魚を積み込み、神奈川県三崎港に運搬する業務に就き、船橋内前部に航海コントロールスタンドがあり、同スタンド中央に自動操舵装置、舵輪及び機関遠隔操縦ハンドルを、同スタンド左舷側に1号レーダーを、同スタンド右舷側に2号レーダーを、船橋左舷後方のテーブル上にGPSプロッターをそれぞれ配置し、a1受審人及びa2指定海難関係人ほか3人が乗り組み、空倉のまま、船首1.8メートル船尾3.8メートルの喫水をもって、令和4年12月1日12時25分三崎港を発し、香川県直島に向かった。

ところで、a2指定海難関係人は、昭和43年から漁船に甲板員として乗船し、活魚運搬船で20年以上の乗船勤務を経験して平成30年甲板部航海当直部員の資格認定を受け、令和元年からAに乗船していたもので、多数回の相模湾の航行経験があった。

a1受審人は、船橋で出港操船に当たったのち、相模湾を西行し、12時50分城ヶ島灯台から278度（真方位、以下同じ。）1,500メートルの地点で、a2指定海難関係人に船橋当直を委ねることとしたが、同人が多数回の相模湾の航行経験を有し、無難に航行するものと思い、適切な見張りを行い、接近する他船を認めたときには速やか

に報告するよう指示することなく降橋した。

a 2 指定海難関係人は、単独の船橋当直に就き、GPSプロッターをノースアップ表示で6海里レンジとし、レーダーをヘッドアップ表示で3海里レンジとしてそれぞれ作動させ、東京都大島北方を南下したのち、15時30分爪木埼灯台から045.5度12.5海里的の地点で、針路を222度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分400にかけ、9.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行し、レーダー画面を一見して周囲に船舶の映像を認めなかったため、船橋左舷後方の椅子に腰を掛け、活魚揚げ用のロープ作製を始めた。

a 2 指定海難関係人は、16時27分爪木埼灯台から052.5度4.0海里的の地点に達したとき、右舷船首3度1,060メートルのところ、Bを視認することができ、その後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する状況であったが、針路を定めた際、レーダー画面を一見して船舶を認めなかったことから、依然として航行の支障となる他船はいないものと思われ、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、a 2 指定海難関係人は、Bの進路を避けることなく続航し、16時29分左舷船首至近に同船を認め、機関を中立運転としたものの、効なく、16時30分爪木埼灯台から054度3.6海里的の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その左舷船首部がBの左舷船首部に、前方から11度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力3の北北東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期に当たり、視界は良好であった。

a 1 受審人は、船室にて休んでいたところ、衝撃を感じて昇橋し、衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、船体中央やや船尾寄りに操舵室を設けた一本釣り漁業

に従事するFRP製漁船で、同室前部に操舵スタンドがあり、中央に舵輪を、その右舷側にGPSプロッター2台及び機関遠隔操縦ハンドルを、同左舷側に魚群探知機及びGPSプロッターをそれぞれ装備し、b受審人が単独で乗り組み、操業の目的で、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14時30分静岡県下田港を発し、爪木埼北東方沖合の漁場に向かった。

b受審人は、15時59分少し過ぎ爪木埼灯台から055度1.8海里の地点で、針路を前示漁場の六十立と称する瀬に向かう053度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分1,100にかけ、6.5ノットの速力で進行した。

b受審人は、16時08分半僅か前爪木埼灯台から054.5度2.7海里の地点で、周囲を一見して船舶を認めなかったため、速力を2.5ノットに減じ、操舵室を離れて右舷船尾甲板に移動し、操業の準備を行いながら続航した。

b受審人は、16時27分爪木埼灯台から054度3.5海里の地点に達したとき、左舷船首8度1,060メートルのところに、Aを視認することができ、その後同船が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、減速した際、周囲に船舶を認めなかったことから、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、b受審人は、A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らないで進行し、16時30分僅か前左舷船首方からのディーゼル機関音を聞いてAの接近に気付いたものの、どうすることもできず、Bは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは左舷船首部外板に修理を要しない擦過傷を、Bは

左舷船首部外板に破口等をそれぞれ生じた。

(航法の適用)

本件は、爪木埼北東方沖合において、南下中のAと東行中のBとが衝突したものであり、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が適用される。

本件時、両船は、互いに視野の内に入り、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近したもので、行動の自由を制限されておらず、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、それぞれ要求される動作をとるのに十分な時間的、距離的余裕があったものと認められる。

従って本件は、海上衝突予防法第15条の横切り船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、爪木埼北東方沖合において、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した際、南下するAが、見張り不十分で、前路を左方に横切るB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B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。

Aの運航が適切でなかったのは、船長が、甲板部航海当直部員の資格認定を受けた甲板員を単独の船橋当直に就かせるに当たり、適切な見張りを行い、接近する他船を認めたときには速やかに報告するよう指示しなかったことと、同甲板員が見張りを十分に行わなかったことによるものである。

a 1 受審人は、城ヶ島西方沖合を南下中、a 2 指定海難関係人に単独の船橋当直を委ねる場合、適切な見張りを行い、接近する他船を認めたときには速やかに報告するよう指示すべき注意義務があった。しかるに、a 1 受審人は、a 2 指定海難関係人が多数回の相模湾の航行経験を有し、無難に航行するものと思い、適切な見張りを行い、接近する他船を認めたときには速やかに報告するよう指示しなかった職務上の過失により、Bが接近する旨の報告を得られず、昇橋して自ら操船に当たることができないまま、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Bの進路を避けないで進行して衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のa 1 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、爪木埼北東方沖合において、漁場に向けて東行する場合、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。しかるに、同人は、減速した際、周囲に船舶を認めなかったことから、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職務上の過失により、前路を右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、避航を促す音響信号を行うことも、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5年12月13日

横浜地方海難審判所

審判官 丸 田 稔