

令和6年函審第3号

裁 決

漁船A貨物船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

本件について、当海難審判所は、理事官高木省吾出席のうえ審理し、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。

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10月24日05時38分

北海道函館港西方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	漁船A	貨物船B
総 ト ン 数	9.7トン		2,996トン
全 長	20.90メートル		96.50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	504キロワット		1,756キロワット

### 3 事実の経過

Aは、操舵室を船体ほぼ中央部に配置したいか釣り漁業に従事するFRP製漁船で、同室右舷側に舵輪、その前方に左舷側から魚群探知機、機関遠隔操作レバー、GPSプロッター及び自動衝突予防援助機能を有する1号レーダー、舵輪左舷側下方に2号レーダーをそれぞれ備え、a受審人ほか2人が乗り組み、操業の目的で、船首0.5メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、令和4年10月23日11時00分北海道大瀬漁港を発し、北海道矢越岬東方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、前示の漁場に到着し、16時30分錨泊して操業を行ったのち、翌24日03時50分操業を終えて水揚げをする予定で函館港へ向けて航行を始め、航行中の動力船の法定灯火を表示し、ヘッドアップ表示の6海里レンジで警報リングを3海里に設定してAIS情報を重畳表示させた1号レーダー、ヘッドアップ表示の0.75海里レンジとした2号レーダー及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、単独の操船に当たって狐越埼東方沖合を北上した。

a受審人は、05時19分半少し過ぎ函館漁港西防波堤灯台（以下「函館西灯台」という。）から220度（真方位、以下同じ。）4.2海里の地点で、警報音を聞いて1号レーダーの画面を見たところ、右舷前方3.0海里のところにはBの映像及びその付近に数隻の船舶の映像をそれぞれ認め、レンジを3海里に変更し、AIS情報からいずれも錨泊船であると考え、針路を036度に定めて自動操舵とし、10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、05時35分僅か前函館西灯台から227度1.6海里の地点に至り、1号レーダーの画面を見たところ、Bの映像に短いベクトルが表示されているのを認め、ほかの錨泊船の映像にはベクト

ルが表示されていなかったことから、Bが西方に航行を始めたものと考えた。

a 受審人は、Bの船尾方を航行することとし、05時36分半僅か前函館西灯台から229度1.4海里の地点に達したとき、右舷船首8度490メートルのところにBを目視で認め、そのままの針路を保てば錨泊中のBの船首方を無難に航過できる態勢であったが、Bが西行を始めたはずであり、右方へ針路を転じればBの船尾方を航過できるものと思い、Bに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、針路を044度に転じたところ、Bに向首する態勢となり、Bに対し、衝突の危険を生じさせた。

こうして、a 受審人は、Bに向首したまま続航し、05時38分僅か前至近となったBに気付き、減速して手動操舵に切り替え、右舵一杯としたものの、及ばず、05時38分函館西灯台から230度1.1海里の地点において、Aは、原針路のまま、8.0ノットの速力となったとき、その左舷船首部がBの左舷船首部に、前方から29度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好で、常用薄明の始まりは05時31分、日出時刻は05時59分であった。

また、Bは、平成21年に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋の操舵室前部中央に操舵スタンド、同スタンド左舷側にレーダー、右舷側にレーダー及び機関コンソールをそれぞれ備え、操舵室後方に海図室を配し、中華人民共和国籍の船長bほか同国籍11人、ベトナム社会主義共和国籍1人及びバングラデシュ人民共和国籍1人の各船員が乗り組み、空倉のまま、船首1.8メートル船尾3.1メートルの喫水をもって、同月22日15時20分北海道留萌港を発し、函館港に

向かった。

b 船長は、函館港西方沖合に到着し、翌 23 日 20 時 10 分衝突地点付近で、水深約 30 メートルの海中に船首から右舷錨を投じ、錨鎖 5 節を延出して機関を停止し、船首を北西方に向けて錨泊を始めた。

b 船長は、翌 24 日 05 時 20 分昇橋して甲板員と共に船橋当直に就き、海図室で入港準備を行っていたところ、05 時 36 分半僅か前衝突地点で、船首が 267 度を向いていたとき、左舷船首 51 度 490 メートルのところに、A の白、緑 2 灯を視認することができ、その後無難に航過する態勢であった同船が自船に向けて針路を転じ、衝突の危険を生じさせて接近する状況であったが、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 船長は、注意喚起信号を行わずに錨泊を続け、05 時 37 分半少し過ぎ至近に迫った A を目視で認め、甲板員がウイングに出て同船へ向けて携帯電灯を照らしたものの、効なく、B は、船首が 253 度を向いたとき、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亀裂等を生じたが、のちに修理され、B は左舷船首部外板に擦過傷を生じた。

(航法の適用)

本件は、函館港西方沖合において、航行中の A と錨泊中の B 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が適用されることになる。

海上衝突予防法には、航行中の船舶と錨泊中の船舶との関係についての航法規定がないことから、本件は、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。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、日出前の薄明時、函館港西方沖合において、航行中のAが、動静監視不十分で、錨泊中のBに向けて近距離のところでは針路を転換し、衝突の危険を生じさせて進行したことによって発生したが、Bが、見張り不十分で、注意喚起信号を行わなかったことも一因をなすものである。

a 受審人は、日出前の薄明時、函館港西方沖合において、同港に向けて航行中、Bを認めて針路を変更する場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、Bに対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、Bが西行を始めたはずであり、右方へ針路を転じればBの船尾方を航過できるものと思い、B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、Bに向けて近距離のところでは針路を転換し、Bに対し、衝突の危険を生じさせて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 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。

よって主文のとおり裁決する。

令和6年6月5日

函館地方海難審判所

審判官 米 倉 毅