

令和6年函審第9号

裁 決

貨物船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 2

職 名 A二等航海士

海技免許 五級海技士（航海）

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bの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人a2を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和5年10月21日14時12分半少し過ぎ

北海道庶野鼻東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

漁船B

総 ト ン 数	4 9 8 トン	9. 7 トン
全 長	7 5. 2 3 メートル	
登 録 長		1 5. 9 1 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	1, 3 2 3 キロワット	5 5 8 キロワット

3 事実の経過

(1) Aの構造及び設備等

Aは、平成28年2月に進水し、バウスラスターを装備した全通二層甲板船尾船橋型鋼製貨物船で、船尾部上甲板上に設けた3層の船橋甲板室の最上層に操舵室、同室前方の上甲板下に貨物倉をそれぞれ配し、操舵室前部中央に舵輪、その左舷側にレーダー2台、前方にジャイロコンパス及び電子海図システム、右舷側に機関及びバウスラスター各遠隔操縦装置、後方に海図台をそれぞれ備え、船首端から61メートル後方、右舷舷側から5メートル左方の船橋上方にGPSアンテナが設置されていた。

操縦性能は、船体部海上試運転成績表によれば、船首喫水1.178メートル船尾喫水3.527メートルにおける左及び右各旋回試験では、機関回転数毎分290、速力13.160ノットないし15.161ノットの状態から舵角35度をとったとき、最大旋回直径が、それぞれ286メートル及び279メートルで、90度回頭に要する時間がそれぞれ47秒であり、前後進試験では、同状態から全速力後進を発令したとき、船体が停止するまでの所要時間及び最短停止距離が、2分42秒及び683メートルであった。

(2) Bの構造及び設備等

Bは、平成18年11月に進水し、たら固定式刺し網漁業に従事するFRP製漁船で、船体中央部に操舵室を配し、同室前面に窓枠

によって4分割された旋回窓を装備する窓ガラス、前部中央やや右舷寄りに舵輪、その左舷側に自動操舵装置、GPSプロッター2台、機関回転計及び機関遠隔操縦装置、前方にGPSコンパス、右舷側にレーダー2台、GPSプロッター及び魚群探知機、後方に操縦席をそれぞれ備えていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、船長a 1及びa 2受審人ほか3人が乗り組み、空倉のまま、船首2.3メートル船尾3.7メートルの喫水をもって、令和5年10月21日08時00分北海道釧路港を発し、北海道苫小牧港に向かった。

a 1船長は、発航するにあたり、船橋当直を単独の4時間交替3直制とし、00時から04時及び12時から16時までをa 2受審人、04時から08時及び16時から20時までを一等航海士、08時から12時及び20時から24時までを自身に割り振り、離岸操船に引き続いて単独の船橋当直に就き、11時20分頃北海道十勝港北東方沖合で、昇橋したa 2受審人に船橋当直を引き継ぎ、降橋して自室で休息した。

a 2受審人は、コースアップ表示の3海里レンジで前方が5海里まで映るオフセンター設定としたレーダー及び電子海図システムをそれぞれ作動させ、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、13時45分半少し過ぎ庶野港外東防波堤南灯台（以下「庶野灯台」という。）から069.5度（真方位、以下同じ。）8.71海里の地点で、針路を引き継いだままの襟裳岬南方沖合に向く213度に定めて自動操舵とし、機関を全速力前進にかけて12.6ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 2受審人は、14時00分僅か過ぎ庶野灯台から087度

6.4 1 海里の地点で、左舷船首方約 3 海里のところに、B のレーダー映像を初めて探知するとともに目視で確かめ、同船が庶野鼻東方沖合に向けて西行する漁船であると判断し、14 時 09 分半少し過ぎ庶野灯台から 104 度 5.47 海里の地点に達したとき、B が左舷船首 45 度 1,280 メートルのところとなり、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、左舷方から接近する B がいずれ自船の進路を避けるものと思い、方位変化を確かめるなど、同船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、襟裳岬周辺の水深を確認することを思い立ち、海図台に移動した。

こうして、a2 受審人は、B に対して警告信号を行わず、同船が間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航中、14 時 12 分半僅か前舵輪に戻ったものの、B が接近する状況に気付かないまま、14 時 12 分半少し過ぎ庶野灯台から 110 度 5.30 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 の船首部が後方から 77 度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで、風力 1 の東南東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

a1 船長は、自室で休憩していたところ、衝撃を感じて直ちに昇橋し、衝突した事実を知って事後の措置に当たった。

また、B は、b 受審人ほか 3 人が乗り組み、操業の目的で、船首 0.6 メートル船尾 1.4 メートルの喫水をもって、同日 00 時 00 分北海道庶野漁港を発し、庶野鼻東方沖合 17 海里の漁場に向かった。

ところで、b 受審人の行うたら固定式刺し網漁業は、休漁である日曜日及び荒天を除き、月曜日から土曜日までの間、00 時 00 分

頃庶野漁港を発し、01時30分頃前示漁場に至って操業を始め、12時30分頃まで操業を続けて帰途に就き、14時00分ないし15時00分入航して水揚げ、漁網の手直し及び次回の操業に伴う諸準備を済ませた後、帰宅して休息することを繰り返すものであった。

そして、b受審人は、10月16日から20日まで5日間連続して出漁し、20日は16時ないし17時に帰宅して就寝したものの、十分に疲れがとれず、発航時、連日の操業による疲労が蓄積した状態であった。

b受審人は、21日01時30分庶野鼻東方沖合の漁場に至って操業を始め、12時55分まで操業を続けて帰途に就き、いずれもコースアップ表示で6海里ないし0.5海里レンジ設定としたレーダー2台及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、乗組員3人を操舵室後方の居住区で休息させ、自らは疲労が蓄積した状態のまま、操縦席に腰掛けた姿勢で単独の操船に当たり、13時40分少し過ぎ庶野灯台から110度10.72海里の地点で、針路を庶野漁港に向く290度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分1,100にかけ、10.0ノットの速力で進行した。

14時07分半少し過ぎb受審人は、庶野灯台から110度6.13海里の地点に達したとき、操業を終えた安堵感から気が緩んで眠気を催したが、これまで航行中に居眠りをしたことがなかったので、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、眠気を払拭するために操縦席から立ち上がって体を動かすなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

こうして、b受審人は、同じ姿勢を続けるうちに、いつしか居眠りに陥り、14時09分半少し過ぎ庶野灯台から110度5.80

海里の地点で、Aが右舷船首58度1,280メートルのところとなり、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ものの、Aの進路を避けずに続航し、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、左舷中央部外板に塗膜剥離を伴う擦過傷等を、Bは、船首部外板及び球状船首に凹損を伴う擦過傷等をそれぞれ生じたが、後にいずれも修理された。

（航法の適用）

本件は、庶野鼻東方沖合において、南下中のAと西行中のBとが衝突したもので、衝突地点付近は特別法である海上交通安全法及び港則法の適用海域でないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

事実の経過に示したとおり、両船は、ともに航行中の動力船に該当し、互いに視野の内にあり、AからはBを左舷前方に、BからはAを右舷前方にそれぞれ見て、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近し、Bが避航義務を、Aが針路及び速力の保持、警告信号の実施並びに衝突を避けるための協力動作履行の各義務を果たすのに十分な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、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、庶野鼻東方沖合において、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、西行するBが、居眠り運航の防止措置が不十分で、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、Aが、動静監視不十分で、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、庶野鼻東方沖合において、疲労が蓄積した状態のまま、操縦席に腰掛けた姿勢で単独の操船に当たり、庶野漁港に向けて自動操舵により西行中、操業を終えた安堵感から気が緩んで眠気を催した場合、居眠りに陥ることのないよう、眠気を払拭するために操縦席から立ち上がって体を動かすなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、これまで航行中に居眠りをしたことがなかったので、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった職務上の過失により、同じ姿勢で操船を続けて居眠りに陥り、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、その進路を避けることなく進行して同船との衝突を招き、A、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 2受審人は、庶野鼻東方沖合において、苫小牧港に向けて南下中、左舷船首方にBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、方位変化を確かめるなど、同船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、左舷方から接近するBがいずれ自船の進路を避けるものと思い、同船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に気付かず、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行して同船との衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のa 2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6年11月26日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁