

令和6年函審第6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。

受審人 b 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4月13日04時10分

北海道サロマ湖

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

漁船B

総 ト ン 数	6.2 トン	4.4 トン
登 録 長	12.79 メートル	11.26 メートル
機 関 の 種 類	ディーゼル機関	ディーゼル機関
漁船法馬力数	120	330 キロワット

3 事実の経過

(1) Aの構造及び設備等

Aは、平成元年4月に進水し、主としてほたて貝養殖漁業に従事するFRP製漁船で、船首部に探照灯、船体中央部やや船尾寄りに操舵室を配し、同室前面に窓枠によって3分割された旋回窓を装備する窓ガラス、前部中央に舵輪及び自動操舵装置、その左舷側にGPSプロッター及び機関回転計、右舷側にレーダー及び機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えていた。

(2) Bの構造及び設備等

Bは、平成2年12月に進水し、主としてほたて貝養殖漁業に従事するFRP製漁船で、船首部に操舵室を配し、同室上方に探照灯、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、前部中央に舵輪、その左舷側にGPSプロッター、右舷側に機関遠隔操縦装置及び機関回転計をそれぞれ備えていた。

(3) サロマ湖

サロマ湖は、北海道の北東部に位置し、第1湖口及び第2湖口の2つでオホーツク海とつながった海水湖で、そのほぼ全域がほたて貝及びかき養殖区域に設定され、同区域のそれぞれ番号の付いた20以上の区画に分割された各養殖区画内には、浮き縄付きのフロートや石などの重りを適宜の間隔で取り付けられた長さ約100メートルの「ノシ」と称する合成繊維製幹縄が、水中にほぼ一直線に敷設され、そのノシに1連が8段ないし20段の籠が取り付けられたロ

ープを200連ないし300連懸垂したほたて貝及びかきの養殖施設が多数設置されていた。

また、養殖区画全体の外縁と陸岸との間が可航水域となっていたほか、各養殖区画間には水路が設けられ、北東部の「13-1」及び「11-2」並びに「13-2」及び「14」の番号が付された各養殖区画間は、南北に走る「中通路」と呼称される水路との交差部を挟み、同交差部で北方に僅かに屈曲し、ほぼ東西方向長さ約2海里、幅50メートルないし70メートルの「大通路」と呼称される水路で、狭い水道となっていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか4人が乗り組み、ほたて貝養殖漁業の目的で、船首0.3メートル船尾0.8メートルの喫水をもって、令和5年4月13日04時00分北海道栄浦漁港東方の定係地を発し、大通路及び中通路を経由する予定で、同漁港西方沖合の養殖施設に向かった。

a受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示し、コースアップ表示で0.25海里レンジ設定としたレーダー及びGPSプロッター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、大通路のやや右側を同通路に沿って西行し、交差部手前に差し掛かり、探照灯を照射して船首方の大通路両側に設置された標識のブイを頼りに、経路を短縮するつもりで、同通路を左側端寄りに同交差部に向かうこととし、04時09分北見市常呂町に所在する標高10.6メートルの四等三角点福島（以下「福島三角点」という。）から198度（真方位、以下同じ。）1,380メートルの地点で、針路を大通路東部南側法線に向く287度に定め、機関を全速力前進の回転数毎分1,900にかけ、23.0ノットの速力

(対地速力、以下同じ。) で、GPSプロッター画面及び標識のブイを交互に目視しながら、同通路を右側端に寄らずに手動操舵によって進行した。

定針したとき a 受審人は、左舷船首 2 度 1, 3 0 0 メートルのところに、B の白、紅、緑 3 灯を視認することができ、その後同船が衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、船首方を一見して船舶を見掛けなかったことから、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、a 受審人は、狭い水道の右側端に寄らないまま、B との衝突を避けるための措置をとることなく続航中、0 4 時 1 0 分僅か前船首至近に B の探照灯の照射を認め、右舵を取ったものの、効なく、0 4 時 1 0 分福島三角点から 2 2 5 度 1, 5 6 0 メートルの地点において、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 4 度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力 1 の南風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

また、B は、b 受審人ほか 1 人が乗り組み、ほたて貝養殖漁業の目的で、船首 0. 4 メートル船尾 1. 5 メートルの喫水をもって、同日 0 3 時 3 0 分栄浦漁港を発し、同漁港西方沖合の養殖施設に向かった。

b 受審人は、大通路及び中通路を経由して前示養殖施設に至り、稚貝の入った籠の上げ下ろし作業を行い、0 3 時 5 5 分同養殖施設を発して帰途に就き、航行中の動力船の法定灯火を表示し、コースアップ表示で 0. 2 5 海里レンジ設定とした GPS プロッターを作動させ、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、大通路を右側端に

寄って東行し、04時08分船首方にAの探照灯の照射を初めて認め、同通路を反航する僚船と判断し、大通路東部手前に差し掛かり、探照灯を照射して船首方の同通路両側に設置された標識のブイを頼りに、大通路を右側端に寄って同東部に向かうこととし、04時09分福島三角点から240度1.04海里の地点で、針路を大通路東部南側法線に沿う103度に定め、機関を半速力前進にかけ、19.0ノットの速力で、GPSプロッター画面及び標識のブイを交互に目視しながら、手動操舵によって進行した。

定針したときb受審人は、西行するAが右舷船首2度1,300メートルのところとなり、その後同船が衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、船首方から接近するAが大通路の右側端に寄って航行することを期待し、同船と左舷を対して無難に航過できるものと思い、方位変化を継続して確かめるなど、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、b受審人は、Aに対して警告信号を行わず、同船との衝突を避けるための措置をとることもなく続航中、04時10分僅か前船首至近にAを認め、機関を後進にかけたものの、効なく、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、左舷船首部外板に破口を伴う擦過傷等を生じたが、後に修理され、Bは、左舷船首部外板及び操舵室に圧壊等を生じ、b受審人が1週間の加療を要する全身打撲を負った。

(航法の適用)

本件は、夜間、サロマ湖において、西行中のAと東行中の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（以下「予防

法」という。)が適用される。

予防法第9条第1項では、「狭い水道又は航路筋（以下「狭い水道等」という。）をこれに沿って航行する船舶は、安全であり、かつ、実行に適する限り、狭い水道等の右側端に寄って航行しなければならない。」と規定されているところ、大通路は同項に規定された狭い水道等に該当し、事実の経過で示した両船の喫水及び可航幅から、A及びB両船ともに同通路の右側端に寄って航行することが、安全であり、かつ、実行に適する状況であったと認められることから、本件には同項が適用されることとなる。

そして、本件は、予防法第9条第1項が遵守されずに、切迫した衝突の危険がある状況が生じた場合には、互いに船員の常務として衝突を避けるための措置をとらなければならないことから、予防法第38条及び第39条の両規定を適用することとなる。

以上のことから、本件は、予防法第9条第1項、第38条及び第39条によって律するのが相当である。

（原因の考察）

本件時、Aが大通路を右側端に寄らずに、Bが同通路を右側端に寄って航行していたものであるから、Aは、予防法第9条第1項の規定に違反し、Bは、同規定を遵守していたこととなる。

以上のことからAが、大通路を西行する際、同通路の右側端に寄って航行していれば、本件は発生しなかったと認められる。

したがって、Aが、大通路の右側端に寄って航行しなかったことは、本件発生の原因となる。

そして、Aが、見張りを十分に行っていれば、Bの存在に気付き、衝突を避けるための措置をとることができ、本件は発生しなかったと認め

られる。

したがって、a 受審人が、見張りを十分に行わなかったことは、本件発生の原因となる。

一方、B が、船首方に A を認めたとき、衝突のおそれの有無を判断できるよう、方位変化を継続して確かめていれば、同船が衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付き、衝突を避けるための措置をとることができ、本件は発生しなかったと認められる。

したがって、b 受審人が、A に対する動静監視を十分に行っていなかったことは、本件発生の原因となる。

（原因及び受審人の行為）

本件衝突は、夜間、サロマ湖において、大通路を養殖施設に向けて西行する A が、同通路の右側端に寄って航行しなかったばかりか、見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったことによって発生したが、大通路を栄浦漁港に向けて東行する B 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措置をとらなかったことも一因をなすものである。

a 受審人は、夜間、サロマ湖において、大通路を養殖施設に向けて西行する場合、前路の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、船首方を一見して船舶を見掛けなかったことから、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、衝突のおそれがある態勢で接近する B に気付かず、衝突を避けるための措置をと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、b 受審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。

b受審人は、夜間、サロマ湖において、大通路を栄浦漁港に向けて東行中、船首方にAを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、方位変化を継続して確かめるなど、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、船首方から接近するAが同通路の右側端に寄って航行することを期待し、同船と左舷を対して無難に航過できるものと思い、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、同船が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措置をとることなく進行してAとの衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせ、自身が負傷するに至った。

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6年12月5日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁