

令和6年横審第4号

裁 決

漁船A灯浮標衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官松村徹出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人aの四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日付時刻及び場所

令和5年4月8日20時56分半少し前

静岡県御前埼南方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

総 ト ン 数 116トン

全 長 37.75メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 661キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、平成4年11月に進水したかつお一本釣り漁業に従事する船首尾楼付一層甲板型FRP製漁船で、船体中央やや船尾寄りに操舵室を配し、同室前部中央に舵輪及び自動操舵装置を組み込んだコンソール、その前方に1号レーダー及びGPSプロッター、左舷側に自動衝突予防援助装置を備えた2号レーダー、右舷側に機関遠隔操縦装置、後方に操縦席をそれぞれ装備したほか、船舶自動識別装置（以下「AIS」という。）を設けていた。

操縦性能は、海上試運転成績表によれば、船首0.41メートル船尾3.34メートルの喫水における左及び右各旋回試験では、プロペラ回転数毎分211、速力13.051ノット（対地速力、以下同じ。）の状態からそれぞれ舵角35度をとったとき、90度回頭に要する時間が21.93秒及び21.10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、船体停止までの所要時間が23.88秒であった。

(2) a 受審人の経歴

a 受審人は、（一部省略）令和2年2月からAに船長として乗り組んでいた。

(3) 御前埼南方沖合約12海里の灯浮標設置状況

御前埼南方沖合約12海里には、中部地方における沖合津波、波浪観測網の構築及び観測情報を活用した津波防災システム構築を目的に、波浪や潮位をリアルタイムで観測するGPS波浪計を備えた御前埼南方波浪観測灯浮標（以下「御前埼灯浮標」という。）が設置され、同灯浮標は、海底から海面上に延びる錨鎖によって係止され、上部構造物に風向風速計、レーダー反射器、無線用アンテナ、

衛星通信用GPSアンテナ、太陽電池パネル、マーキング装置、手すり及び防舷材等を設け、灯質が毎20秒に5閃光の群閃黄光で、光達距離が3海里であった。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほかインドネシア共和国籍の技能実習生9人を含む18人が乗り組み、操業の目的で、船首1.5メートル船尾2.5メートルの喫水をもって、令和5年4月6日15時50分千葉県館山港を発し、三重県大王埼南東方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、翌7日07時20分前示漁場に至って操業を始め、翌8日17時00分操業を終えて館山港に向かい、GPSプロッター及びレーダー2台をそれぞれ作動させ、操縦席に腰掛けた姿勢で操船に当たり、20時30分半少し前御前埼灯台から189度（真方位、以下同じ。）13.18海里の地点で、針路を070度に定めて自動操舵とし、折からの風浪により右方に2度圧流され、10.9ノットの速力で進行した。

a受審人は、20時45分船首方やや右舷寄りに御前埼灯浮標の灯光を認め、レーダー画面を一見し、20時53分半少し前御前埼灯台から170.5度11.88海里の地点に達したとき、御前埼灯浮標まで1,000メートルのところとなり、その後同灯浮標に向かって接近する状況であったが、レーダー画面を一見したとき船首方位が僅かながら御前埼灯浮標北方沖合に向いているように見えたので、そのままの針路でも同灯浮標北方沖合を無難に航過できるものと思い、レーダーにより同灯浮標との接近状況を確認するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

a受審人は、御前埼灯浮標に向かったまま続航し、20時56分半少し前御前埼灯台から168度11.79海里の地点において、

Aは、原針路及び原速力のまま、御前埼灯浮標に衝突した。

当時、天候は晴れで風力6の北西風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好で、東海海域東部に海上強風警報が発表されていた。

衝突の結果、右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、御前埼灯浮標は、太陽電池パネルに破損、手すりに曲損等を生じた。

（原因及び受審人の行為）

本件灯浮標衝突は、夜間、御前埼南方沖合において、東海海域東部に海上強風警報が発表された状況下、北西方からの風浪を受けて右方に圧流されながら館山港に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、御前埼灯浮標に向かって進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、夜間、御前埼南方沖合において、東海海域東部に海上強風警報が発表された状況下、北西方からの風浪を受けて右方に圧流されながら館山港に向けて航行する場合、御前埼灯浮標に向かって接近することのないよう、レーダーで同灯浮標との接近状況を確認するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、レーダー画面を一見したとき船首方位が僅かながら御前埼灯浮標北方沖合に向いているように見えたので、そのままの針路でも同灯浮標北方沖合を無難に航過できるものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、御前埼灯浮標に向かって接近する状況であることに気付かないまま進行して衝突を招き、船体及び同灯浮標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四級海技士（航海）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5月29日

横浜地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁