

令和7年函審第3号

裁 決

漁船A漁船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）（履歴限定）

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、理事官田之上輝美出席のうえ審理し、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。

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6年9月21日06時54分

北海道花咲港南東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

漁船B

総 ト ン 数	1 9 9 トン	4. 9 トン
全 長	4 6. 2 0 メートル	
登 録 長		1 2. 1 0 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, 4 7 1 キロワット	4 5 0 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27年7月に進水し、バウスラスターを装備したさんま棒受網漁業に従事する船首尾楼付凹甲板型鋼製漁船で、船尾楼上に設けた3層の甲板室の最上層に操舵室、同室前方の上甲板下に魚倉14個をそれぞれ配し、操舵室前面に窓枠によって4分割された窓ガラス、同室前部中央に舵輪、その前方に自動操舵装置及びジャイロコンパス、左舷側に操舵ダイヤル、レーダー、GPSプロッター、魚群探知機2台、機関及びバウスラスター各遠隔操縦装置、右舷側にレーダー、操舵ダイヤル後方に操縦席をそれぞれ備えていた。

操縦性能は、海上試運転成績書によれば、船首喫水1.258メートル船尾喫水4.299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696、速力14.796ノットの状態から舵角35度をとったとき、旋回径が、それぞれ約70メートルで、90度回頭に要する時間がそれぞれ22.2秒及び24.1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、推進軸が後進開始するまでの所要時間、船体が停止するまでの所要時間、機関回転数が整定するまでの所要時間及び最短停止距離が、33.9秒、48.6秒、48.7秒及び約240メートルであった。

(2) Bの構造及び設備等

Bは、平成15年6月に進水し、たこかご漁業に従事するFRP

製漁船で、船体中央部や船首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、その左舷側に自動操舵装置、魚群探知機、レーダー及びGPSプロッター各2台、右舷側に機関遠隔操縦装置及び機関回転計、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、a受審人ほか16人が乗り組み、操業の目的で、船首2.1メートル船尾4.0メートルの喫水をもって、令和6年9月21日06時00分花咲港を発し、同港東方沖合約300海里の漁場に向かった。

a受審人は、離岸操船に引き続いて単独の船橋当直に就き、ノースアップ表示で2海里ないし4海里レンジ設定としたレーダー2台及び48海里レンジ設定としたGPSプロッター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、06時15分ハボマイモシリ島灯台（以下「モシリ島灯台」という。）から230.5度（真方位、以下同じ。）8.14海里の地点で、針路を前示漁場の経由地に向く125度に定めて自動操舵とし、機関を全速力前進の回転数毎分696にかけ、15.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

06時51分a受審人は、モシリ島灯台から174度10.38海里の地点に達したとき、右舷船首42度1,630メートルのところに、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、レーダーを一べつし、船首方に他船を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる船舶はいないものと思い、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、上体を船尾方に向け、乗組員と操業計

画の打合せを始めた。

こうして、a 受審人は、B の進路を避けずに続航中、船首方に視線を戻したところ、右舷船首至近にBを初めて視認し、衝突の危険を感じて左舵一杯を取り、機関を後進にかけたものの、及ばず、06時54分モシリ島灯台から171度10.88海里の地点において、Aは、船首が105度を向き、4.0ノットの速力となったとき、その船首部がBの左舷船尾部に後方から61度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで、風力4の北西風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、b 受審人ほか4人が乗り組み、操業の目的で、船首0.8メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、同日04時05分北海道友知漁港を発し、同漁港南東方沖合約12海里の漁場に向かった。

b 受審人は、05時00分前示漁場に至って操業を始め、06時49分半少し過ぎ漁場移動のため発進し、いずれもヘッドアップ表示で1.5海里ないし6海里レンジ設定としたレーダー2台及び6海里ないし8海里レンジ設定としたGPSプロッターをそれぞれ作動させ、乗組員を操舵室後方の居住区で休息させて、自らは舵輪後方に立った姿勢で単独の操船に当たり、06時50分少し前モシリ島灯台から174.5度11.41海里の地点で、針路を花咲港南東方沖合約12海里の漁場に向く044度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分1,400ないし1,500にかけ、12.0ノットの速力で進行した。

06時51分b 受審人は、モシリ島灯台から173.5度11.25海里の地点に達したとき、左舷船首57度1,630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、発進したとき、船首方に他船を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる船舶はいないものと思い、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、GPSプロッターに当たって操業位置の確認を始めた。

こうして、b受審人は、Aに対して警告信号を行わず、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとることもなく、GPSプロッターに当たって操業位置の確認をしながら続航中、06時54分僅か前、左舷正横至近に同船を初めて視認し、衝突の危険を感じて機関を全速力前進にかけたものの、及ばず、Bは、原針路のまま、15.0ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、球状船首に塗膜剥離を伴う擦過傷等を生じ、Bは、左舷船尾部外板に破口を伴う擦過傷等を生じて転覆し、後に廃船処理され、同船の乗組員は、全員Aに救助された。

(航法の適用)

本件は、花咲港南東方沖合において、南下中のAと東行中のBとが衝突したもので、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、共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を右舷前方に、BからはAを左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、Aが避航義務を、B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、花咲港南東方沖合において、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、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。

a 受審人は、花咲港南東方沖合において、同港東方沖合の漁場に向けて南下する場合、周囲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、レーダーを一べつし、船首方に他船を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる船舶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、前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するB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。

b 受審人は、花咲港南東方沖合において、同港南東方沖合の漁場に向けて東行する場合、周囲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、船首方を一べつして他船を見掛けなかったことから、航行に支障となる船舶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、警告信号を行わず、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとることみな

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7年9月25日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁