

平成31年海審第1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 三級海技士（航海）

補 佐 人 1人

受 審 人 b 1

職 名 B二等航海士

海技免許 五級海技士（航海）（履歴限定）

補 佐 人 7人

本件について、海難審判所は、理事官大野浩出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

受審人 b 1 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時時刻及び場所

平成30年8月11日21時30分少し過ぎ

高知県足摺岬西方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	漁船A	漁船B
総トン数		324トン	198トン
全長		58.31メートル	44.35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		735キロワット	603キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) Aの設備等

Aは、平成12年11月に進水した漁獲物運搬に従事する船尾船橋型鋼製漁船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、その左舷側にレーダー2台を、右舷側に機関操作盤を、操舵スタンド前方に右舷側へ順にマグネットコンパス、GPSプロッター及びレピータコンパスをそれぞれ装備して、同室後部にAIS、GPS、ナビテックス、ファクシミリ、VHF無線電話（以下「VHF」という。）などを配した海図台を設置していた。

操縦性能は、公試運転成績書によると、機関を回転数毎分176にかけて11.627ノットの速力で航走中、舵角35度をとったときの最大横距（原針路から180度以上回頭して横方向の偏位が最大になった点までの横方向距離）が、右旋回及び左旋回ともに126メートル、180度回頭するのに、右旋回では1分8秒、左旋回では1分9秒を要し、全速力後進を発令して船体が停止するまでの所要時間が1分4秒で、最短停止距離が220メートルであった。

#### (2) Bの設備等

Bは、昭和53年1月に進水した漁獲物運搬に従事する船尾船橋型鋼製漁船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、その左舷側にレーダー2台を、右舷側にGPSプロッター及び機関操作盤をそれぞれ

れ装備して、同室後部にナブテックス、ファクシミリ、VHFなどを配した海図台を設置していた。

操縦性能は、修繕船海上運転概要成績表によると、舵角35度をとったときの旋回径（原針路から180度回頭した点までの横方向距離）が、右旋回及び左旋回ともに76メートル、90度回頭するのに、右旋回では29秒、左旋回では28秒を要し、全速力後進を発令して船体が停止するまでの所要時間が43秒で、最短停止距離が200メートルであった。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか5人が乗り組み、空倉で、船首3.0メートル船尾4.0メートルの喫水をもって、平成30年8月10日09時20分神奈川県三崎港を発し、愛媛県宇和島港に向かった。

a受審人は、船橋当直を00時から04時まで及び12時から16時までを甲板員2人が、04時から08時及び16時から20時までを一等航海士が、08時から12時まで及び20時から24時までを自身がそれぞれ就く、4時間交替3直制としていた。

a受審人は、翌11日19時30分足摺岬北東方沖合に差し掛かったところで、前直の一等航海士から引き継いで、単独の船橋当直に就き、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、ヘッドアップの3海里レンジとしたレーダー1台を船首方が4海里表示されるオフセンターとして作動させ、操舵スタンド後方の椅子に腰掛けた姿勢で見張りに当たって土佐湾を西行し、20時59分半少し前足摺岬を航過した。

a受審人は、21時12分臼瀨埼灯台から172.5度（真方位、以下同じ。）1.23海里の地点で、針路を278度に定めて自動操舵とし、折からの潮流に抗して7.9ノットの速力（対地速力、

以下同じ。)で進行した。

a 受審人は、21時21分少し前臼碇埼灯台から222.5度1.45海里の地点で、針路を281度に転じて続航した。

a 受審人は、21時24分臼碇埼灯台から234.5度1.71海里の地点に達したとき、正船首方2.0海里のところにBの白、紅、緑3灯を視認することができ、その後同船がほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、Bの左舷側を通過することができるように針路を右に転じることなく進行した。

a 受審人は、21時29分少し過ぎ臼碇埼灯台から247.5度2.24海里の地点に至り、針路を273度に転じ、21時30分僅か過ぎ右舷船首方至近にBの緑1灯を初めて認めた直後、緑1灯が紅1灯に変わったので同船が右旋回を開始したことを知り、衝突の危険を感じ、手動操舵に切り替えて機関を中立運転としたものの、効なく、21時30分少し過ぎ臼碇埼灯台から249度2.38海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その船首が、Bの左舷後部に90度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力3の南東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、付近には東方に向かう強い潮流があり、視界は良好であった。

また、Bは、船長b2及びb1受審人ほか3人が乗り組み、船首4.0メートル船尾5.0メートルの喫水をもって、同11日05時30分宇和島港を発し、愛媛県宇和島市遊子、同県宇和郡愛南町赤水及び宮崎県延岡市北浦町で、たいなどの活魚約20トンを積載し、和歌山県和歌山下津港に向かった。

b2船長は、船橋当直を、01時から05時まで及び13時から

17時までを一等航海士が、05時から09時及び17時から21時までを自身が、09時から13時まで及び21時から翌日01時までをb1受審人がそれぞれ就く、単独当直の4時間交替3直制とされていた。

b1受審人は、20時20分頃高知県沖ノ島東方沖合に差し掛かったところで、b2船長から引き継いで船橋当直に就き、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、ヘッドアップの3海里レンジないし6海里レンジとしたレーダー1台を作動させ、操舵スタンド後方に立った姿勢で見張りに当たって同県朴埼南方沖合に続き同県叶埼南方沖合を東行した。

b1受審人は、21時11分半少し過ぎ臼碔埼灯台から268.5度5.70海里の地点で、足摺岬南方沖合に向けて針路を101度に定めて自動操舵とし、折からの潮流に乗じて11.5ノットの速力で進行した。

このとき、b1受審人は、船首方6海里のところにAのレーダー映像を初めて探知した。

b1受審人は、21時24分臼碔埼灯台から259.5度3.42海里の地点に達したとき、Aが正船首方2.0海里のところとなり、同船の白、白、紅、緑4灯を視認することができ、その後同船がほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、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、Aの左舷側を通過することができるように針路を右に転じることなく続航した。

b1受審人は、21時30分僅か前臼碔埼灯台から249.5度2.39海里の地点で、船首方至近にAの緑1灯を認めて衝突の危険を感じ、右舵一杯としたものの、及ばず、Bは、船首が183度

を向き、7.5ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

b 2船長は、自室で休息していたところ、突然、衝撃を受け、船尾部甲板上に出て衝突したことを知り、事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは、球状船首に亀裂、船首外板に凹損を生じ、Bは、左舷外板等に破口を生じて浸水し、沈没して全損となり、b 1受審人が、左肋骨骨折及び後頭部打撲傷を負った。

#### (航法の適用)

本件は、夜間、足摺岬西方沖合において、西行中のAと東行中のBとが衝突したもので、発生海域には、海上交通安全法及び港則法の適用がないので、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。

本件当時、両船は、夜間、法定の灯火を表示し、互いに視野の内であり、ほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近したものであることから、予防法第14条の行会い船の航法によって律するのが相当である。

なお、適用すべき航法の判断に当たっては、下記の事項を総合勘案した。

- 1 見合い関係は外形上（外観上）の見え具合で判断するので、予防法第14条の行会い船の航法を適用する基準は、両船の対地針路ではなく、船首方向であること
- 2 AのGPSデータ及びAISデータのいずれにも船首方向のデータがないこと、また、Bには、GPSデータもAISデータもないこと
- 3 両船ともに左右の圧流がなかったこと
- 4 上記1ないし3から、認定した対地針路を船首方向とみなすことが本件の場合には合理的であること

- 5 予防法施行規則第5条第4項で舷灯の射光範囲が正船首方を超えて反対舷側へ3度まで射光することが許容されていること
- 6 自動操舵で航行中であつてもうねり等の外力によって設定針路を中心として船首はある程度左右に振れること（すなわち，他船から見ると红灯と緑灯を交互に視認する状況もあること）
- 7 予防法第14条第3項に「動力船は，自船が第1項に規定する状況にあるかどうかを確かめることができない場合は，その状況にあると判断しなければならない。」と規定され，「船首の振れ具合によって相手船の舷灯の見え方に多少の差があつても，相手船の船灯が自船の船首方向又は船首方向近傍に見えて，その方位変化が非常に少ない状態」は，予防法第14条第3項でいう状況に該当すること
- 8 上記5ないし7により，両船が，真正面から接近する場合は別として，一定の角度（例えば3度）をもつて接近する場合，両船が接近するにつれ，自船から遠い側の相手船の舷灯は見えなくなることもあり得るし，また，相手船の両舷灯が常時見えなくても，相手船の紅緑両灯が，自船の船首方向付近に交互に見える場合には，真向かい又はほとんど真向かいに行き会う関係にあること
- 9 上記8により，「両船が，一定の距離（例えば2海里）に接近した段階以降も，ほぼ常時，自船の船首又はほぼ船首方向に相手船の両舷灯が見えなければ，行き会い関係にない」とまではいえないこと
- 10 本件衝突は，夜間，互いに他の船舶の視野の内にある状況下で発生したにもかかわらず，後記「主張に対する判断」で述べるとおり，a，b 1両受審人の供述には多くの点で齟齬があり，論理則・経験則に反する両受審人の供述内容を排除する必要があること
- 11 衝突の直前にBが右旋回を開始する少し前，両船は針路がほぼ平行し，右舷対右舷で行き過ぎる状況下，その航過距離が，Bの旋回横距

(旋回径の2分の1に当たる38メートルを旋回横距とみなす。) から38メートルと推認されるものの、38メートルという航過距離は、両船の全長及び相対接近速力を考慮すると、無難に航過する態勢であったとは評価できないこと

12 衝突約10秒前にBは右旋回を開始したものの、衝突約1分前にAは針路を281度から273度に8度左転していること

13 上記12で示したBの右旋回とAの左転がなければ、両船はほぼ正面衝突する状況であったと推認されること

14 段階的過失論の立場で考えれば、衝突約10秒前のBの右旋回が、結果に密着しているという意味で、直近過失に該当するものの、衝突約1分前のAの左転も、予防法第8条「衝突を避けるための動作」に照らし、「①十分に余裕のある時期に、②運用上の適切な慣行に従って、③ためらわずに」とられた動作とはいえないこと

15 海難の発生防止に寄与するという海難審判法の目的に鑑み、結果発生直近の行為に捉われず、予見可能性と回避可能性があり、かつ、同種海難の再発防止に最も有効と考えられる時点において、適用される航法を検討すべきであること

16 一旦定まった航法は、衝突のおそれなくなるまで、原則としてその後の状況の変化によって変更を来すことはないとされていること

17 上記16で述べた原則に対する例外として、例えば、A船の適法な避航動作によって、「当初の衝突のおそれ」が終了したものの、その後、B船の違法な操船によって、両船が「新しい衝突のおそれのある状況」に入った場合が考えられるが、「衝突約1分前のAの左転」は、上記14で述べた理由により、ここでいう「A船の適法な避航動作」には該当しないこと

18 上記17でいう「新しい衝突のおそれのある状況」とは、「当初の

衝突のおそれ」に対する概念であって、いわゆる「新たな衝突の危険」や「新たな衝突のおそれ」（両船がそのまま航走を続ければ無難にかわりゆく状況にあったにもかかわらず、もはや法的概念である「衝突のおそれ」が発生する時機を過ぎた程度に接近した後に、一方の船舶が針路や速力を変えたことによって両船の間に「衝突の蓋然性」が高まったような場合）ではないこと

（主張に対する判断）

覺前理事官の b 2 船長に対する質問調書の中で、同船長が、「相手船の言い分を聞き、どのような状況で衝突が起こったのか把握しようと、相手船の主張と本船二等航海士の説明を聞いたが、かなりの食い違いがあり、一方が真実を語っていないと感じている。」旨を述べ、また、B 側補佐人が、補佐人弁論において、「両船の受審人への理事官質問調書の供述記載を、そのままプロットすると、両船は衝突しない。」旨述べているように、a 受審人と b 1 受審人の供述には、多くの点で齟齬があるので、以下、検討する。

#### 1 A側の主張について

- (1) a 受審人は、左舷船首 13 度約 10 海里のところに B のマスト灯と両舷灯を初認し、その後も、同船のマスト灯と両舷灯が見える状態で、同じ方位のまま 2.7 海里に接近したと主張するので検討する。

a 受審人は、平成 30 年 8 月 22 日に行われた覺前理事官による面接調査の際には、B を初認した方位を左舷船首 18 度と供述していたところ、同年 10 月 18 日に同方位を左舷船首 13 度に訂正する旨を同理事官に申し出た経緯がある。

その点はおくとして、GPS データに基づく A の針路（278 度）

と速力（7.9ノット）及び覚前理事官のb1受審人の質問調書及び補足質問調書に対する供述記載に基づくBの速力（11.5ノット）を前提として、Aからの相対方位（左舷船首13度）と距離（約10海里及び2.7海里）によってBの船位を作図で求め、このBの船位から求めた針路は約076度となるが、この針路は、20時30分ごろb2船長がb1受審人に船橋当直を引き継いだときの船位及び針路並びにb1受審人が朴埼沖で足摺岬に向けて転針したときの船位及び針路に照らし、足摺岬ではなく、陸岸に向首進行することになるから、合理的とはいえず、さらに、左舷船首13度にBの両舷灯が見えたのであれば、Bの針路は、265度（278度－13度）の反方位の085度となり、作図で求めた上記針路（約076度）とも整合しないから、a受審人の上記主張は採用できない。

- (2) a受審人は、Bが左舷船首13度2.7海里に接近したときに5度左転したと主張するので検討する。

GPSデータに基づくAの速力（7.9ノット）及び覚前理事官のb1受審人の質問調書及び補足質問調書に対する供述記載に基づくBの速力（11.5ノット）を前提として、AからBまでの距離が2.7海里となる時刻を、衝突時刻から逆算すると、衝突時刻の約8分20秒前（2.7海里／19.4ノット）となるが、同時刻前後のGPS情報に基づくAの対地針路は3度右転していること、及び当廷におけるB側補佐人の「相手船と2.7海里で左転したと述べているものの、AISデータを見ると左転していない。本当に左転したのか。」という質問に対して、a受審人は、「5度もだいたいの感覚で、少し切ったぐらいだが、舵は触った。」と曖昧な供述をしていることから、a受審人の上記主張は採用できない。

- (3) 上記(1)及び(2)により、覺前理事官の a 受審人に対する質問調書、補足質問調書及び質問録取書中、衝突直前に B が右旋回してから衝突に至るまでの間に関する同受審人の供述は信頼性が高いと考えられるが、同受審人が B を初認したと主張する時点から同船が右旋回を開始する時点までの間に関する同受審人の供述の証明力は低いと言わざるを得ず、このことは、同受審人が、見張りを十分に行わず、B が至近に接近するまで同船の存在に気付いていなかったことによるものであると解するのが、社会通念上、合理的である。

なお、a 受審人が見張りを十分に行わなかった理由ないし個人的な心的事情については、上記のとおり、同受審人が B を初認したと主張する時点から同船が右旋回を開始する時点までの間に関する供述の証明力が低いことから、これを明らかにすることができない。

したがって、a 受審人が、21時21分少し前針路を278度から281度に3度右転し、21時29分少し過ぎに273度まで8度左転した理由ないし個人的な心的事情についても、これを明らかにすることができない。

## 2 B側の主張について

- (1) b 1 受審人は、A が 2 海里に接近したとき、舷灯が緑灯から紅灯に変わったので、針路を 15 度ないし 20 度右に変更したと主張するので検討する。

覺前理事官の b 1 受審人に対する質問調書に添付の航跡図に記載された朴埼から足摺岬へ向かう針路線の方位を測得すると 101 度なので、B の針路変更が 15 度であったとすると、B は、衝突地点付近に向かって 116 度の針路で接近したことになるが、この針路は、前記事実認定の根拠 7 (3) で示した B の定めた針路の 101 度と整合しないから、b 1 受審人の上記主張は採用できない。

- (2) b 1 受審人は、「Aが1海里に接近したとき、舷灯が紅灯から緑灯に戻ったので、手動操舵に切り替えて右舵一杯をとった。1海里はレーダーで確認した。AはBの左舷船首約30度であった。」と主張するので検討する。

Aが1海里に接近してから衝突するまでの時間は、両船の相対接近速度（19.4ノット）から約3分であるが、Bの修繕船海上運転概要成績表によれば、同船の右旋回径が76メートルであり、90度右回頭に要する時間が29秒、180度右回頭に要する時間が51秒、360度右回頭に要する時間が1分40秒であるから、衝突直前の両船の接近状況と整合しない。

したがって、b 1 受審人の上記主張は採用できない。

- (3) 上記(1)及び(2)により、覺前理事官のb 1 受審人に対する質問調書及び補足質問調書中、同受審人が朴埼南方沖合で足摺岬南方沖合に向けて転針した状況、及び、Aのレーダー映像を初めて探知した状況に関する同受審人の供述は信頼性が高いと考えられるが、同受審人が言う「Aが2海里に接近したとき、舷灯が緑灯から紅灯に変わったので、針路を15度ないし20度右に変更した。」ときの状況、及び「Aが1海里に接近したとき、舷灯が紅灯から緑灯に戻ったので、手動操舵に切り替えて右舵一杯をとった。1海里はレーダーで確認した。AはBの左舷船首約30度であった。」という状況に関する同受審人の供述の証明力は低いと言わざるを得ず、このことは、同受審人が、Aに対する動静監視を十分に行わず、同船の接近状況に気付いていなかったことによるものであると解するのが、社会通念上、合理的である。

なお、b 1 受審人がAに対する動静監視を十分に行わなかった理由ないし個人的な心的事情については、上記のとおり、同受審人が

Aのレーダー映像を初めて探知した時点からBが右旋回を開始する時点までの間に関する同受審人の供述の証明力が低いことから、これを明らかにすることができない。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、夜間、足摺岬西方沖合において、両船がほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近する際、西行中のAが、見張り不十分で、針路を右に転じなかったことと、東行中のBが、動静監視不十分で、針路を右に転じなかったこととによって発生したものである。

a 受審人は、夜間、足摺岬西方沖合において、宇和島港に向けて西行する場合、前路の他船を見落とすことがないように、見張りを十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、ほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近するBに気付かず、同船の左舷側を通過することができるように針路を右に転じることなく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、Bを沈没させるとともに、b 1 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3号を適用して同人を戒告する。

b 1 受審人は、夜間、足摺岬西方沖合において、和歌山下津港に向け東行中、船首方に西行するAを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、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。ところが、同人は、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、同船がほとんど真向かいに行き会い衝突のおそれがある態勢で接近している状況に気付かず、Aの左舷側を通過することができる

ように針路を右に転じることなく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，Bを沈没させるとともに，自身が負傷するに至った。

以上のb 1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2年3月17日

海難審判所

審判長 審判官 下 條 正 昭

審判官 古 城 達 也

審判官 栗 原 和 栄