

令和6年海審第4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 五級海技士（航海）（履歴限定）

受 審 人 b 1

職 名 B船長

海技免許 五級海技士（航海）（履歴限定）

受 審 人 b 2

職 名 B一等航海士

海技免許 五級海技士（航海）（履歴限定）

本件について、海難審判所は、理事官桐井晋司出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人b 2の五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人aを戒告する。

受審人b 1を懲戒しない。

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9月12日13時19分少し前

日本海の大和堆北方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	漁船A	漁船B
総トン数		169トン	122トン
全長		39.44メートル	37.31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		551キロワット	661キロワット

3 事実の経過

Aは、いか一本釣漁業に従事する鋼製漁船で、船体中央やや後方寄りに操舵室を設け、同室の前部中央にジャイロコンパス、磁気コンパス及び操舵スタンドを、その左舷側にGPSプロッター、2号及び3号の各レーダーを、右舷側に1号レーダー、魚群探知機、ソナー及び機関遠隔操縦装置をそれぞれ備え、a受審人ほか3人及びインドネシア共和国籍の技能実習生2人を含む計6人が乗り組み、操業の目的で、船首2.5メートル船尾4.0メートルの喫水をもって、令和5年9月2日12時00分北海道函館港を発し、日本海の大和堆の漁場に向かい、翌3日16時頃同漁場に至って操業を開始した。

a受審人は、移動しながら主に夜間操業を繰り返し、越えて12日08時00分北緯40度05分東経135度15分の地点（以下「基点」という。）から026度（真方位、以下同じ。）12.2海里の地点付近で、船首から傘部の直径約32メートルのパラシュート型シーアンカー（以下「パラアンカー」という。）を投入して直径15ミリメートル（以下「ミリ」という。）長さ65メートルの傘索に直径60ミリ長さ35メートルの合成繊維製えい索を連結して延出し、船首が北西方を向いた状態で漂泊を開始して、折からの海流によって北

方に圧流されながら、機関を停止して各舷１２台の自動いか釣り機による操業を再開した。

ところで、Aは、パラアンカーを投入して漂泊し、機関を停止して操業中、昼間においては法定形象物を表示しておらず、始動して使用できるまでに約３分の時間を要するものの、機関を使用して移動することが可能であった。

a 受審人は、操舵室の床面に置いた座椅子に座り、１号レーダーを１２海里レンジの、２号レーダーを１６海里レンジのそれぞれコースアップ表示で作動させ、主にレーダーでの見張りを行い、時折立ち上がって周囲を見回し、技能実習生の甲板員１人を前部甲板下でいかの選別作業に就かせて他の乗組員を休息させ、１１時半頃漁業無線で僚船と情報交換を行い、１１時３６分基点から０２３．５度１２．９海里の地点より、船首が北西方を向いたまま、０００度の方向に０．３ノット（対地速度、以下速力を含め同じ。）で圧流され始めた。

a 受審人は、１２時頃漁業無線で別の僚船と情報交換を行い、立ち上がって周囲を見回し、他船を見かけなかったため、その後座椅子で休息していたところ、１３時１５分少し前基点から０２２．５度１３．４海里の地点に達し、船首が３１５度を向いていたとき、左舷船首７８度１，１８０メートルのところにBを視認でき、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、漂泊して操業しているので向かってく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、警告信号を行わなかった。

こうして、a 受審人は、Bが更に接近しても衝突を避けるための措置をとらずに漂泊を続け、１３時１７分少し過ぎ甲板員からの報告で同船の接近を初めて知り、それを確認してようやく危険を感じ、汽笛を吹鳴したものの、Aは、１３時１９分少し前基点から０２２．５度

13.4海里の地点で、船首が315度を向いたまま、その左舷中央部にBの船首が、前方から78度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北西風が吹き、視界は良好で、衝突地点付近海域には北方に向かう微弱な海流があった。

また、Bは、かにかご漁業に従事する鋼製漁船で、船体中央やや後方寄りに操舵室を設け、同室の前部中央にGPS、ジャイロコンパス及び操舵スタンドを、その左舷側にレピーターコンパス、1号レーダー及び機関遠隔操縦装置を、右舷側に2号レーダーをそれぞれ備え、それらの後方に箱形の腰掛け台が2個置かれ、b1及びb2両受審人ほか5人並びにインドネシア共和国籍の特定技能外国人2人を含む計9人が乗り組み、操業の目的で、船首2.0メートル船尾3.9メートルの喫水をもって、同月10日09時00分境港を発し、日本海の大和堆の漁場に向かい、翌11日14時頃同漁場に至って操業を開始した。

漁ろう長を兼務するb2受審人は、翌12日11時00分操業を終えて自身以外の乗組員を休息させ、操業中に1号レーダーで北東方の次の操業海域付近に他船の映像を認めていたことから、同海域に設置したかにかごの位置を示す浮体が付いた瀬縄が同船によって切られなにか気に掛かり、次の操業海域に向けて発進した。

ところで、b1受審人は、港と漁場の往復航では、自身を含めた甲板部乗組員4人による3時間交替で船橋当直に就く体制としていたものの、操業開始後の漁場の移動では、操業に関わる慣習として、乗組員を休息させるために漁ろう長が単独で船橋当直に就くことになっており、これまでに支障がなかったことから、同慣習に従って漁場移動時の船橋当直をb2受審人に任せ、操舵室後方の自室で休息した。

また、b2受審人は、漁場発進時、前日の漁場到着までの船橋当直

に引き続く操業指揮により約 28 時間を通して睡眠をとっておらず、睡眠不足の状態であった。

b 2 受審人は、1 号レーダーを G P S プロッターの重畳表示として 16 海里レンジの、2 号レーダーを 12 海里レンジのそれぞれノースアップ表示で作動させ、冷房の効いた操舵室後部に寄せてあった腰掛け台に腰を下ろし、囲壁にもたれて船橋当直に当たり、11 時 25 分基点から 280.5 度 10.1 海里の地点で、針路を 057 度に定めて自動操舵とし、折からの海流により 2 度左方に圧流され、9.7 ノットの速力で進行した。

b 2 受審人は、他船がない穏やかな海上を続航し、11 時 39 分僅か前基点から 290.5 度 8.8 海里の地点に達し、立ち上がって右舷船首方に操業中にレーダーで認めていた船舶が漂泊しているのを双眼鏡で視認し、再び腰掛け台に腰を下ろしたとき、睡眠不足と気の緩みから眠気を催したが、次の操業海域まで約 1 時間半の移動なので眠気を我慢できるものと思い、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。

b 2 受審人は、いつしか居眠りに陥って次の操業海域を通過してしまい、13 時 15 分少し前基点から 021 度 12.8 海里の地点に至ったとき、正船首 1,180 メートルのところに漂泊中の A が存在し、その後同船に向首して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 を避けることなく進行し、B は、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

b 1 受審人は、自室で休息していたところ衝撃を感じ、b 2 受審人から衝突の報告を受けて直ちに操舵室に赴き、事後の措置に当たった。

衝突の結果、A は、左舷中央部に破口を生じて沈没し、後に廃船処理され、B は、球状船首に擦過傷を伴う凹損を生じたが後に修理され、

Aの乗組員は、全員Bに救助された。

(航法の適用)

本件は、日本海の大和堆北方沖合において、航行中のBと操業のため漂泊中のAとが衝突したもので、衝突地点付近の海域には特別法である港則法及び海上交通安全法の適用がないことから、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。

予防法には、航行中の船舶と漂泊中の船舶との関係について航法規定がないことから、本件は、同法第38条及び第39条の船員の常務によって律するのが相当である。

(原因の考察)

Bの船長であるb1受審人が、操業に関わる慣習に従って漁場移動時の船橋当直を漁ろう長であるb2受審人に任せたことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、本件と相当な因果関係があるとは認められない。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、日本海の大和堆北方沖合において、航行中のBが、居眠り運航の防止措置が不十分で、漂泊中のAを避けなかったことによって発生したが、A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措置をとらなかったことも一因をなすものである。

b2受審人は、日本海の大和堆北方沖合において、腰掛け台に腰を下ろし、囲壁にもたれて船橋当直に当たり、次の操業海域に向けて航行中、睡眠不足と気の緩みから眠気を催した場合、居眠り運航とならないよう、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、次の操業海域まで約 1 時間半の移動なので眠気を我慢できるものと思い、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、居眠りに陥り、前路で漂泊中の A を避けることなく進行して衝突を招き、A 及び B に損傷を生じさせ、A を沈没させるに至った。

以上の b 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 2 号を適用して同人の五級海技士（航海）の業務を 1 か月停止する。

a 受審人は、日本海の大和堆北方沖合において、いか一本釣り漁の操業を行いながら漂泊する場合、接近する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、漂泊して操業しているので向かってく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、衝突のおそれがある態勢で接近する B 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らずに漂泊を続けて衝突を招き、A 及び B に損傷を生じさせ、A を沈没させるに至った。

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 受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和 7 年 2 月 7 日

海難審判所

審判長 審判官 覺 前 修

審判官 大 野 浩

審判官 西 村 勇 二