

令和 7 年神審第 1 3 号

裁 決

漁船 A 貨物船 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 c

職 名 B 水先人

水先免許 内海水先区三級水先人

補 佐 人 1 人

本件について、令和 7 年 5 月 8 日その管轄を広島地方海難審判所から当海難審判所に移転する指定があったので、当海難審判所は、理事官大野徹二出席のうえ審理し、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 c を戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和 6 年 6 月 3 日 0 6 時 1 6 分 僅か過ぎ

愛媛県由利島東方沖合

## 2 船舶の要目

船 種	船 名	漁船A	貨物船B
総 ト ン 数	4.9 トン		17,009 トン
全	長		169.37メートル
登 録	長	12.06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		5,850キロワット
漁船法馬力数	48キロワット		

## 3 事実の経過

Aは、船体中央部に操舵区画を配し、同区画前部中央に舵輪、舵輪前部に左から魚群探知機、GPSプロッター及びレーダーを、同右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えた、底びき網漁業に従事する木製漁船で、a受審人ほか1人が乗り組み、操業の目的で、船首0.4メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、令和6年6月3日03時00分愛媛県豊田漁港を発し、同県由利島東方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、04時30分前示漁場に到着し、移動しながら操業を行い、2回目の操業を終えて発進し、06時10分半少し前由利島灯台から069.5度（真方位、以下同じ。）2.25海里の地点で、針路を次の漁場に向く194度に定めて自動操舵とし、4.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行していたとき、右舷船首22度1.5海里のところにBを初認した。

a受審人は、Bのような大型船は速く、自船は遅いので相手船の船尾方を航過するものと考え、船尾甲板左舷側に移動して左舷船尾方を向いて網の修理を始め、06時13分僅か過ぎ由利島灯台から073.5度2.15海里の地点に達したとき、Bが右舷船首22度

1,460メートルのところとなり、その後同船が自船の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、網の修理に気をとられ、接近状態を確かめるなど、B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、a受審人は、Bの進路を避けることなく続航し、06時16分僅か過ぎ由利島灯台から079度2.06海里の地点において、Aは原針路及び原速力のまま、その左舷船首部がBの左舷中央部に前方から45度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力1の東風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋中央に操舵スタンドを配し、機関遠隔制御装置、レーダー2台、電子海図情報表示装置2台及び航海情報記録装置を備え、船首端から144メートル後方、左舷舷側から18メートル右方の船橋上部にGPSアンテナを設置し、ベトナム社会主義共和国籍の船長bほか同国籍の船員21人が乗り組み、石炭27,000トンを積載し、船首9.7メートル船尾10.0メートルの喫水をもって、令和6年5月14日18時42分（現地時間）インドネシア共和国タボネオ港を発し、岡山県水島港に向かった。

b船長は、越えて6月3日01時20分大分県関埼南南東方沖合で、c受審人及び水先人dを乗船させ、Bのきょう導に当たらせた。

d水先人は、自らが来島海峡をきょう導することとし、3時間交替で当直を組み、c受審人を休ませ、自らがきょう導に当たって伊予灘を東行中、b船長に汽笛や航海計器の作動状況についてのチェックリストに記入を求め、同リストにて作動状況の確認を行った。

c受審人は、04時05分愛媛県三机港北方沖合で昇橋してd水先人と交替し、レーダー及び電子海図情報表示装置を作動させてきょう

導に当たり、０６時００分由利島灯台から１８３度１．７海里の地点で、針路を０４５度に定めて自動操舵とし、１０．８ノットの速力で進行した。

ｃ受審人は、０６時０５分由利島灯台から１４９度１．２海里の地点に至ったとき、左舷前方約２．５海里のところにＡを初認し、その後同船が自船の前路を右方に横切る態勢であることが分かり、０６時１０分注意喚起のため汽笛の押しボタンを押したものの、汽笛は吹鳴しなかったため、一等航海士に原因を確認するように指示をし、針路及び速力を保持して続航した。

ｃ受審人は、０６時１３分僅か過ぎ由利島灯台から０９０度１．６海里の地点に達したとき、Ａが左舷船首９度１，４６０メートルのところとなり、その後、同船が自船の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を認めたが、汽笛の故障で警告信号を行うことができず、過去の経験から漁船が船首間近で針路を変えて避けていくと思い、速やかに右転するなど、衝突を避けるための協力動作をとらなかった。

ｃ受審人は、再度、警告信号を行うことを試みたが、汽笛は吹鳴せず、右舵一杯を令したものの、及ばず、Ｂは、船首が０５９度を向き、速力が１０．６ノットとなったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Ａは、船首外板に破口等を生じたが、のち修理され、Ｂは、左舷中央部外板に擦過傷を生じた。

（航法の適用）

本件は、由利島東方沖合において、南下するＡと東行するＢが衝突したもので、衝突地点付近は海上交通安全法の適用海域であるものの、同法には本件に適用される航法規定がないので、一般法である海上衝突予

防法が適用される。

両船は、航行中の動力船に該当し、互いに視野の内において進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近したもので、付近には航行の支障となる障害物や他船が存在せず、衝突のおそれが生じた後、両船がそれぞれに衝突を避けるための動作をとる時間的、距離的余裕が十分にあった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り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、由利島東方沖合において、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、動静監視不十分で、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、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、由利島東方沖合において、漁場に向かって南下中、右舷船首方にBを認めた場合、同船との衝突のおそれの有無を判断できるよう、接近状況を確認するなど、Bに対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、網の修理に気をとられ、B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に気付かず、その進路を避けることなく進行してBとの衝突を招き、A及び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小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

c 受審人は、由利島東方沖合において、水島港に向けて東行中、A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を認めた場合、速やかに右転するなど、衝突を避けるための協力動作をとるべき注意義務があった。しかし、同人は、同船が船首間近で針路を変えて避けていくと思い、衝突を避けるための協力動作をとらなかった職務上の過失により、Aとの衝突を招き、同船及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のc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12月23日

神戸地方海難審判所

審判長 審判官 岩 崎 欣 吾

審判官 桐 井 晋 司

審判官 阪 本 義 治