

令和7年門審第7号

裁 決  
油送船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A一等航海士  
海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A次席二等航海士  
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、理事官牧野真人出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人a1を戒告する。

受審人a2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2月7日13時02分半

山口県角島西方沖合

## 2 船舶の要目

船種	船名	油送船A	漁船B
総トン数		3,927トン	19トン
全長		104.95メートル	
登録長			19.10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		2,750キロワット	736キロワット

## 3 事実の経過

Aは、操舵室前部中央に操舵スタンド、その左舷側に1号レーダー、電子海図情報表示装置及び2号レーダー、右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えた船尾船橋型鋼製油送船で、船長a3、a1及びa2両受審人ほか8人が乗り組み、空船のまま、船首3.0メートル船尾5.0メートルの喫水をもって、令和6年2月6日02時55分富山県伏木富山港を発し、岡山県水島港に向かった。

ところで、海上試運転成績表によれば、喫水が船首5.65メートル船尾6.65メートルで、13.9ノットの対水速力で前進中、舵中央から右舵35度とした場合の最大縦距が296メートル、同横距が272メートル、14.0ノットの対水速力で前進中、舵中央から左舵35度とした場合の最大縦距が306メートル、同横距が275メートルで、14.16ノットの対水速力で前進中、後進を発令してから船体が停止するまでの所要時間が3分41.3秒、航走距離が827メートルであった。

a3船長は、船橋当直を00時から04時まで及び12時から16時までをa1及びa2両受審人に、04時から08時まで及び16時

から20時までを次席一等航海士及び次席三等航海士に、08時から12時まで及び20時から24時までを二等航海士及び三等航海士にそれぞれ割り当て、4時間交替の3直制としていた。

a 1 受審人は、翌7日11時45分頃山口県川尻岬北東方沖合で昇橋し、相直のa 2 受審人と共に前直の航海士から引継ぎを受け、同受審人を操船補佐として見張りに当たらせ、6海里レンジのノースアップ表示とした2号レーダー及び電子海図情報表示装置をそれぞれ作動させて船橋当直に就いた。

a 1 受審人は、角島北方沖合を西行し、12時54分半少し過ぎ角島灯台から326度（真方位、以下同じ。）2.4海里の地点で、関門航路に向かうため、針路を199度に定めて自動操舵とし、12.7ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 1 受審人は、針路を定めて間もなく、左舷前方2.4海里のところに、西行するBを認め、a 2 受審人にレーダーで同船の動静を監視するように指示した後、操舵スタンド前方のレピーターコンパスで同船の方位変化の確認を始めた。

a 2 受審人は、指示に従って2号レーダーでBの動静を監視し、12時58分同船の方位に変化がないことを認めた。

12時59分半a 1 受審人は、角島灯台から302度2.0海里の地点に達したとき、Bが左舷船首28度1,680メートルのところとなり、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、自船の進路を避ける様子がないまま接近するのを認めたが、Bがいずれ自船の進路を避けるものと思い、警告信号を行わず、間近に接近しても、直ちに大幅に針路を転じるなど、衝突を避けるための協力動作をとらなかった。

一方、a 2 受審人は、Bが衝突のおそれがある態勢で、自船の進路

を避けるための適切な動作をとっていないことを認めたが、避航に関する判断は a 1 受審人が行うので、いずれ操舵の指示があるものと思いい、直ちに衝突を避けるための協力動作をとるように進言するなど、同人の操船を適切に補佐しなかった。

a 1 受審人は、同じ針路及び速力で続航し、13時01分僅か前左舷船首方に接近したBに危険を感じて汽笛を吹鳴し、13時02分僅か前右舵一杯としたものの、及ばず、13時02分半角島灯台から283度1.9海里の地点において、Aは、船首が246度を向き、11.1ノットの速力となったとき、その左舷後部にBの船首が、後方から64度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の北北西風が吹き、潮候は下げ潮の末期に当たり、視界は良好であった。

a 3 船長は、自室で休息していたところ、船体への衝撃を感じて直ちに昇橋し、衝突したことを知って事後の措置に当たった。

また、Bは、船体中央部に操舵室を配し、同室前部中央に舵輪、その左舷側に魚群探知機及び1号レーダーのモニター、右舷側に2号レーダー、GPSプロッター及び機関操縦レバー、舵輪後方の右舷側に1号レーダーをそれぞれ備えたいか一本釣り漁業に従事するFRP製漁船で、b 受審人ほかインドネシア共和国籍の特定技能外国人を含む2人が乗り組み、操業の目的で、船首1.0メートル船尾2.5メートルの喫水をもって、令和6年2月7日12時30分山口県特牛港を発し、同港北西方沖合35海里の漁場に向かった。

ところで、b 受審人は、2月5日に約1か月半の休暇を終えてBに乗船して石川県金沢港を出港し、翌6日は山口県の北方沖合で12時間の操業を行い、発航当日は03時に起床して10時に特牛港に入港し、休暇明けで操業に体が慣れず、1日の睡眠時間は4時間ないし5

時間で、仮眠をとらずに出港したため、疲労が蓄積したうえ、睡眠不足の状態であった。

b受審人は、6海里レンジのノースアップ表示とした1号レーダー、0.75海里レンジの同表示とした2号レーダー及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、舵輪後方の椅子に腰を掛けて単独で操縦に当たり、12時49分半少し前角島灯台から203度1,670メートルの地点で、針路を310度に定めて自動操舵とし、9.0ノットの速力で進行した。

定針したとき、b受審人は、右舷前方3.5海里的のところに、南西方に向かうAを認めたものの、同船が自船の前方を無難に航過するものと考え、周囲に航行の支障となる船舶を認めなかったことから気が緩み、眠気を催したが、強い眠気ではなかったため、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、椅子から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受審人は、同じ姿勢で続航するうち、いつしか居眠りに陥り、12時59分半角島灯台から276度1.5海里的の地点に達したとき、Aが右舷船首41度1,680メートルのところとなり、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ものの、Aの進路を避けることなく進行し、13時02分半僅か前同船の汽笛で目を覚まし、右舷船首至近にAを認めて機関を全速力後進にかけたものの、及ばず、Bは、原針路のまま、1.5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は左舷後部外板に擦過傷を生じ、Bは右舷船首部外板に亀裂等を生じたが、のちに修理された。

(航法の適用)

本件は、角島西方沖合において、南下するAと西行するBとが衝突したもので、衝突地点付近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、互いに視野の内にあり、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もので、両船ともに衝突を避けるために必要な動作をとる時間的、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、角島西方沖合において、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、西行するBが、居眠り運航の防止措置が不十分で、前路を左方に横切るAの進路を避けなかったことによつて発生したが、南下するAが、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つたことも一因をなすものである。

Aの運航が適切でなかつたのは、一等航海士が、衝突を避けるための協力動作をとらなかつたことと、同航海士の操船補佐に就いていた次席二等航海士が、一等航海士の操船を適切に補佐しなかつたことによるものである。

b受審人は、角島西方沖合において、漁場に向けて西行中、疲労と睡眠不足に加え、周囲に航行の支障となる船舶を認めなかつたことから気が緩み、眠気を催した場合、居眠りに陥ることのないよう、椅子から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つた。しかるに、同人は、強い眠気ではなかつたので、まさか居眠りに陥ることはないものと思ひ、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかつた職務上の過失により、居眠りに陥り、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A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及びB両船に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。

a 1受審人は、角島西方沖合において、関門航路に向けて南下中、Bが前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で、自船の進路を避ける様子がないまま間近に接近するのを認めた場合、直ちに大幅に針路を転じるなど、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。しかるに、同人は、Bがいずれ自船の進路を避けるものと思い、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、Bとの衝突を招き、A及びB両船に損傷を生じさせるに至った。

以上のa 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。

a 2受審人は、角島西方沖合において、関門航路に向けて南下中、a 1受審人の操船補佐に就き、Bが衝突のおそれがある態勢で、自船の進路を避けるための適切な動作をとっていないことを認めた場合、直ちに衝突を避けるための協力動作をとるように進言するなど、同人の操船を適切に補佐すべき注意義務があった。しかるに、a 2受審人は、避航に関する判断はa 1受審人が行うので、いずれ操舵の指示があるものと思い、同人の操船を適切に補佐しなかった職務上の過失により、Bとの衝突を招き、A及びB両船に損傷を生じさせるに至った。

以上のa 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7月31日

門司地方海難審判所

審判官 管 啓 二