

令和7年横審第16号

裁 決

交通船A警戒船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 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、理事官吉田茂樹出席のうえ審理し、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 b 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9月18日13時55分

伊勢湾北東部

2 船舶の要目

船 種 船 名 交通船A

警戒船B

総 ト ン 数	1 6 トン	4. 2 トン
全 長	1 5. 2 0 メートル	
登 録 長		1 1. 1 6 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	6 1 7 キロワット	3 6 6 キロワット

3 事実の経過

Aは、2機2軸1舵を有する船体中央やや船尾寄りに操舵室を配した軽合金製交通船で、同室前部中央に舵輪、その左舷側にレーダー及びGPSプロッター、舵輪右舷側に機関操縦レバー及び機関計器盤、舵輪後方に操船用の椅子をそれぞれ備え、a受審人が1人で乗り組み、作業員1人を乗せ、伊勢湾北東部に位置する中部国際空港（以下「中部空港」という。）西方沖合の埋立工事区域に設置されたオイルフェンス及び同フェンスの位置を示す灯浮標の点検並びに写真撮影をする目的で、船首0.8メートル船尾1.3メートルの喫水をもって、令和6年9月18日13時15分愛知県常滑港の係留地を発し、同区域西方沖合に向かった。

a受審人は、GPSプロッター及び0.5海里レンジでヘッドアップ表示としたレーダーをそれぞれ作動させ、操船用の椅子に腰を掛けて操船に当たり、中部空港南西方沖合を北上中、13時41分半少し過ぎ船尾の排気口から出る排気ガスが平素と異なる黒色であることに気付いた。

a受審人は、13時42分半僅か過ぎ船首方1.1海里のところにBを初認し、13時49分半少し前中部国際空港南進入灯施設先端灯（以下「空港南先端灯」という。）から305度（真方位、以下同じ。）1.0海里の地点で、針路を344度に定め、折からの潮流により右方に4度圧流され、6.0ノットの速力（対地速力、以下同

じ。)で、手動操舵によって進行し、同船が警戒船であり、漂泊していることを確認した。

a 受審人は、13時50分空港南先端灯から308度1.1海里の地点に達したとき、Bが正船首840メートルのところとなり、その後同船に向かって衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、黒色の排気ガスの発生原因を確認することに気をとられ、Bの方位変化を確かめるなど、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、a 受審人は、Bを避けないで続航し、13時55分僅か前船首至近に同船を認め、左舵一杯としたものの、及ばず、13時55分空港南先端灯から320度1.5海里の地点において、Aは、船首が333度を向いたとき、原速力のまま、その船首がBの船尾に、後方から71度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力4の南風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好で、衝突地点付近には北北東方に向かう弱い潮流があった。

また、Bは、平成3年5月に進水し、船体中央船尾寄りに操舵室を配したFRP製小型兼用船で、同室前部中央に舵輪、その前方左舷側にGPSプロッター、舵輪前方右舷側にGPSプロッター速力表示計、機関操縦レバー及びレーダー、舵輪後方に操縦席をそれぞれ備え、b 受審人ほか1人が乗り組み、前示埋立工事に係る警戒業務の目的で、船首0.2メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、同日06時30分愛知県日間賀漁港を発し、中部空港西方沖合に向かった。

b 受審人は、07時30分前示沖合に到着して漂泊しながら埋立工事区域付近の警戒業務を始め、潮流により圧流されることから約15分ごとに潮上りを繰り返していた。

b受審人は、潮上りを終え、13時40分空港南先端灯から314度1.4海里の地点で、船首を南東方に向け、機関を中立運転として漂泊を開始し、折からの潮流により022度の方向に0.7ノットの速力で圧流されながら、操縦席に腰を掛けて船首方を向いた姿勢で警戒業務を行った。

b受審人は、13時50分空港南先端灯から318度1.5海里の地点に達し、船首が044度を向いていたとき、右舷船尾60度840メートルのところに、Aを視認することができ、その後同船が自船に向かって衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、漂泊を開始した際に周囲に他船を見掛けなかったことから、自船に接近す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、このことに気付かなかった。

こうして、b受審人は、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、Bは、船首が044度を向いたまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは船首に取り付けられたタイヤフェンダー及び右舷船首部外板に修理を要しない擦過傷を生じ、Bは船尾外板に曲損等を生じたが、後に修理された。

(航法の適用)

本件は、海上交通安全法の適用海域である伊勢湾北東部において、航行中のAと漂泊中のBとが衝突したもので、同法には本件に適用される航法規定がないことから、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に適用される定型的な航法の規定がないので、本件は、予防法第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。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、伊勢湾北東部において、航行中のAが、動静監視不十分で、漂泊中のBを避けなかったことによって発生したが、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措置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、伊勢湾北東部において、埋立工事区域に向けて航行中、前路に漂泊中のBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船の方位変化を確かめるなど、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。しかるに、同人は、黒色の排気ガスの発生原因を確認することに気をとられ、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、同船に向かって衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かずに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。

b 受審人は、伊勢湾北東部において、警戒業務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がないよう、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、漂泊を開始した際に周囲に他船を見掛けなかったことから、自船に接近す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、自船に向かって衝突のおそれがある態勢で接近するAに気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための措置をとることもなく漂泊を続けてA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8年1月22日

横浜地方海難審判所

審判官 高 木 省 吾