

令和7年横審第27号

裁 決

貨物船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 2

職 名 A二等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

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、理事官畑中充出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の四級海技士（航海）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7年2月27日10時36分僅か前

銚子港北東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

漁船B

総 ト ン 数	4 9 7 ト ン	1 9 ト ン
全 長	7 6 . 2 3 メ ー ト ル	
登 録 長		1 6 . 6 5 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	1 , 3 2 3 キ ロ ワ ッ ト	6 9 1 キ ロ ワ ッ ト

3 事実の経過

Aは、平成19年12月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋の前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台及びGPSプロッター、同スタンド右舷側に機関コンソールをそれぞれ備え、船長a1及びa2受審人ほか3人が乗り組み、かんらん砕砂850トンを積載し、船首2.7メートル船尾3.9メートルの喫水をもって、令和7年2月25日15時40分北海道様似港を発し、名古屋港に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、海上試運転成績表によれば、船首1.0メートル船尾3.4メートルの喫水のと看、前後進試験の際、前進速力14.28ノットの状態で、後進発令から船体停止までに要した時間及び同航走距離が1分42秒及び393メートル、旋回試験の際、速力14.28ノットの状態から舵角を左右それぞれ35度として90度回頭に要する時間が42秒及び43秒、最大縦距が192メートル及び197メートルであった。

a2受審人は、翌々27日10時15分頃銚子港北方沖合で、a1船長から船橋当直を引き継ぎ、操舵スタンドの後方に立ち、1号レーダーを3海里レンジで前方が約5海里まで表示するオフセンターとしてヘッドアップ表示とし、GPSプロッターに6海里の範囲を表示させてノースアップ表示とし、それぞれ作動させて鹿島灘を南下した。

a2受審人は、10時24分半僅か前銚子港東防波堤川口灯台（以

下「東川口灯台」という。)から023度(真方位、以下同じ。)3.8海里の地点で、針路を180度に定め、10.5ノットの速力(対地速力、以下同じ。)で、自動操舵によって進行した。

a2受審人は、a1船長が昇橋して船橋左舷側の海図台の前で電話をかけ始めたのち、レーダー及び目視で前方に航行に支障となる船舶を認めなかったため、10時30分後方を向き、通話を終えたa1船長と話を始めた。

10時33分僅か前a2受審人は、東川口灯台から036度2.6海里の地点に達したとき、右舷船首12度1,500メートルのところに、Bを視認することができ、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が、レーダー及び目視で前方を一べつして航行の支障となる他船がないものと思い、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、a2受審人は、Bの進路を避けないで続航し、10時36分少し前船首方至近に同船を認め、a1船長が汽笛を吹鳴したものの、どうすることもできず、10時36分僅か前東川口灯台から044度2.1海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その右舷船首部がBの船首に、前方から33度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の北北西風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、平成6年5月に進水し、船体中央に操舵室を配置した浮きはえ縄漁業に従事するFRP製漁船で、操舵室中央に自動操舵装置、同装置左舷側にGPSプロッター及びレーダー、自動操舵装置右舷側にGPSコンパスを、取り外した舵輪の代わりに舵及び主機関を操作するリモートコントローラーをそれぞれ備え、b受審人ほか2人及びインドネシア共和国籍の船員6人が乗り組み、操業の目的で、船

首0.3メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、令和7年2月27日10時00分銚子港を発し、津軽海峡東方沖合の漁場に向かった。

b受審人は、10時16分東川口灯台を航過したのち、レーダーをノースアップ表示の3海里レンジとし、GPSプロッターに3海里的範囲を表示させてそれぞれ作動させ、出航操船に続いて単独で操船を行い、レーダーで前方を一べつして自船に接近する船舶を認めなかったため、操舵室の窓から前部甲板で甲板員達が行う漁具の準備作業の様子を監視しながら鹿島灘を東行し、10時26分半僅か前東川口灯台から054度1.2海里的の地点で、針路を033度に定めて自動操舵とし、6.5ノットの速力で進行した。

b受審人は、10時33分僅か前東川口灯台から046度1.9海里的の地点に達したとき、左舷船首21度1,500メートルのところにAを視認することができ、その後同船が前路を右方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近する状況であったが、漁具の準備作業の様子を監視することに気をとられ、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、間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとらずに続航し、10時36分少し前汽笛が聞こえて前方を見たところ、至近にAを認めたものの、どうすることもできず、Bは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは右舷船首部外板に擦過傷を、Bは船首ブルワークに曲損及び球状船首に凹損をそれぞれ生じたが、のちにいずれも修理され、Bの甲板員1人が左頭頂部打撲傷等を負った。

(航法の適用)

本件は、銚子港北東方沖合において、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ので、一般法である海上衝突予防法が適用されることになる。

両船は、互いに他の船舶の視野の内にある動力船で、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突に至ったものであり、付近に航行の支障となる障害物や他船が存在せず、衝突のおそれがある見合い関係が生じたのち、共に、そのままの針路及び速力で進行することが予想でき、Aが避航義務を、Bが針路及び速力の保持、警告信号並びに協力動作履行の各義務を果たすのに十分な時間的、距離的な余裕が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条を適用して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、銚子港北東方沖合において、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中、南下するAが、見張り不十分で、前路を左方に横切るBの進路を避けなかったことにより発生したが、東行する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 2 受審人は、銚子港北東方沖合において、南下する場合、周囲の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、レーダー及び目視で前方を一べつして航行の支障となる他船がないものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、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Bに気付かず、同船の進路を避け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、B甲板員を負傷させるに至った。

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 2 号を適用して同人の四級海技士（航海）の業務を 1 か月停止する。

b 受審人は、銚子港北東方沖合において、漁場に向けて東行する場合、周囲の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、漁具の準備作業の様子を監視することに気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、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 A に気付かず、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとら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、B 甲板員を負傷させるに至った。

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 3 月 1 8 日

横浜地方海難審判所

審判官 上 羽 直 樹