

令和 7 年神審第 4 4 号

裁 決

作業船 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、理事官和田智生出席のうえ審理し、
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 a 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 1 月 2 7 日 0 7 時 3 6 分

兵庫県姫路港広畑第 1 区

2 船舶の要目

船 種 船 名 作業船 A

警戒船 B

総 ト ン 数	10トン	1.5トン
登 録 長	11.95メートル	7.02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	338キロワット	58キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央に操舵室を配し、舵輪、機関遠隔操縦装置、マグネットコンパスをそれぞれ備えた鋼製交通船兼作業船で、a受審人ほか2人が乗り組み、警戒用ブイ投入作業の目的で、船首0.4メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、令和7年1月27日07時32分半姫路港広畑第1区の鴨田岸壁を発し、同港網干第1区に向かった。

ところで、姫路港広畑第1区は、同港中央部に位置し、同区北部には、北方に面した輸出岸壁及び広畑岸壁並びに南方に面した夢前岸壁、鴨田岸壁、中央岸壁及び鶴田岸壁がそれぞれ築造され、輸出岸壁と広畑岸壁の間の水路により南方に面した各岸壁へ通じていた。

a受審人は、舵輪後方の椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、07時33分僅か過ぎほぼ正船首約1,700メートルのところに、Bを初認し、07時35分少し前広畑導灯（前灯）（以下「広畑導灯」という。）から183度（真方位、以下同じ。）490メートルの地点で、Bと互いに左舷を対して航過することとし、針路を191度に定め、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た。

a受審人は、07時35分半少し過ぎ広畑導灯から185度650メートルの地点に達したとき、Bが左舷船首24度170メートルのところとなり、左舷を対し約50メートル隔てて無難に航過する態勢で北上していた同船が自船の前路に向けて左転を開始し、新たな衝突の危険を生じさせて接近する状況を認めたが、Bがいずれ自船を避け

るものと思い、警告信号を行わず、機関を使用して行きあしを止めるなど、衝突を避けるための措置をとらなかった。

こうして、a 受審人は、07時36分僅か前Bが左舷船首至近となり、右舵をとったものの、効なく、07時36分広畑導灯から186度720メートルの地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その左舷中央部にBの左舷船首部が、前方から60度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の北風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、船体後部に屋根付きの操縦区画を配し、舵輪、機関遠隔操縦装置、魚群探知機内蔵のGPSプロッターをそれぞれ備えたFRP製小型兼用船で、b 受審人ほか1人が乗り組み、埋立工事に係る警戒業務の目的で、船首0.3メートル船尾0.8メートルの喫水をもって、同日07時20分兵庫県姫路市飾磨区西浜町の係留地を発し、姫路港広畑第1区に向かった。

b 受審人は、舵輪後方の椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、07時33分半僅か過ぎ広畑導灯から181度1,700メートルの地点で、針路を001度に定め、13.5ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b 受審人は、07時35分半少し過ぎ広畑導灯から181度820メートルの地点に達したとき、左舷船首14度170メートルのところに、Aを視認することができ、このままの針路を保てば南下中の同船と左舷を対して無難に航過する態勢であったが、左舷方の目的地の状況を確認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、このことに気付かず、Aの前路に向けて緩やかに左転を開始し、同船に対して新たな衝突の危険を生じさせた。

こうして、b 受審人は、07時36分僅か前船首至近にAを認めた

ものの、どうすることもできず、Bは、船首が311度を向いたとき、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷中央部船橋入口扉に曲損等を、Bは、船首外板に破口等をそれぞれ生じたが、のちいずれも修理され、Bの乗組員が腰椎捻挫等を負った。

（航法の適用）

本件は、港則法が適用される姫路港広畑第1区において、南下中のAと北上中のBが衝突したものであるが、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（以下「予防法」という。）を適用することとなる。

本件時、両船は互いに他の船舶の視野の内にあり、両船が170メートルに接近した衝突の約20秒前に、Bが無難に航過する態勢で南下中のAの前路に向けて緩やかに左転し、両船間に衝突の危険が生じたものであり、定型的航法を適用するための十分な時間的及び距離的余裕があったとは認められないことから、本件は、予防法第38条及び第39条の規定を適用して船員の常務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、姫路港広畑第1区において、北上中のBが、見張り不十分で、左舷を対し無難に航過する態勢で南下中のAの前路に向けて緩やかに左転し、新たな衝突の危険を生じさせたことによって発生したが、Aが、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。

b受審人は、姫路港広畑第1区において、北上する場合、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つ

た。しかるに、同人は、左舷方の目的地の状況を確認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、左舷を対し無難に航過する態勢で南下中のAに気付かず、同船の前路に向けて緩やかに左転し、新たな衝突の危険を生じさせて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、Bの乗組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受審人は、姫路港広畑第1区において、南下中、無難に航過する態勢で北上中のBが、緩やかに左転して新たな衝突の危険を生じさせて接近する状況を認めた場合、機関を使用して行きあしを止めるなど、衝突を避けるための措置をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、Bがいずれ自船を避けるものと思い、衝突を避けるための措置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両船にそれぞれ損傷を生じさせ、Bの乗組員を負傷させるに至った。

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。

よって主文のとおり裁決する。

令和8年6月24日

神戸地方海難審判所

審判官 川 西 篤 史