

令和8年神審第11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 五級海技士（航海）（旧就業範囲）

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 a 2 の五級海技士（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5月11日14時59分半

高知県叶埼南方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	貨物船A	漁船B
総 ト ン 数		4 9 8 トン	4. 0 トン
全	長	6 3. 8 8 メートル	
登 録	長		1 0. 4 0 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	7 3 5 キロワット	2 7 6 キロワット

3 事実の経過

Aは、船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋前部中央に操舵スタンド、右舷側に機関遠隔操縦装置及び電子海図システム、左舷側にレーダー2台をそれぞれ備え、船長a 1及びa 2受審人ほか4人が乗り組み、液体塩化カルシウム700立方メートルを積載し、船首3.3メートル船尾4.5メートルの喫水をもって、令和7年5月11日06時30分山口県徳山下松港を発し、静岡県沼津港に向かった。

a 2受審人は、11時20分大分県水ノ子島北東方沖合で昇橋し、a 1船長から引き継いで単独の船橋当直に就き、電子海図システム及びレーダー2台をそれぞれ作動させ、叶埼南方沖合経由で沼津港に向けて東行した。

a 2受審人は、14時49分半叶埼灯台から251.5度（真方位、以下同じ。）4.5海里の地点で、針路を101度に定めて自動操舵とし、11.2ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 2受審人は、前方にいた数隻の漁船が自船を避航したので、船橋左舷側後部の海図台で船尾方に向けて航海日誌の記載等の事務作業を始め、14時56分半叶埼灯台から240.5度3.4海里の地点に達したとき、右舷船首8度1.0海里のところに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、事務作業に気をとられ、見張りを十分に行わな

かったので、このことに気付かなかった。

こうして、a 2 受審人は、B の進路を避けることなく続航し、事務作業を終えて船首方を見たところ、1 4 時 5 9 分半少し前右舷船首至近に同船を認め、左舵をとって機関を中立運転としたものの、効なく、1 4 時 5 9 分半叶埼灯台から 2 3 4 度 3.0 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 1 7 度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力 2 の南西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

a 1 船長は、自室で休息中に機関回転数の変化に気付いて昇橋し、B と衝突したことを知り、事後の措置に当たった。

また、B は、船体中央の船尾寄りに操舵室を配し、同室右舷側に舵輪及び機関操縦レバー、舵輪の前方にレーダー及び G P S プロッターをそれぞれ装備したさんご漁業に従事する F R P 製漁船で、b 受審人が単独で乗り組み、操業の目的で、船首 0.5 メートル船尾 0.8 メートルの喫水をもって、同日 0 3 時 0 0 分高知県柏島漁港を発し、同県足摺岬南南東方約 7 海里沖合の漁場に向かった。

b 受審人は、0 5 時 0 0 分前示漁場に到着し、操業を行った後、1 3 時 0 0 分同漁場を発進して叶埼南方沖合経由で柏島漁港に向けて北上した。

b 受審人は、レーダー及び G P S プロッターをそれぞれ作動させ、1 4 時 4 9 分半叶埼灯台から 2 0 2 度 2.7 海里の地点で、針路を 2 9 8 度に定めて自動操舵とし、9.6 ノットの速力で進行した。

b 受審人は、後部甲板で漁具の片付け作業を始め、1 4 時 5 6 分半叶埼灯台から 2 2 5 度 2.8 海里の地点に達したとき、左舷船首 9 度 1.0 海里のところに、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がある態勢で接近する状況であったが、漁具の片付け作業に気をとられ、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、警告信号を行うことも、間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航し、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、右舷船首部に破口等をそれぞれ生じた。

（航法の適用）

本件は、叶埼南方沖合において、東行する A と北上する B とが衝突したもので、衝突地点付近の海域に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、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て衝突したこと及び、それぞれに要求される動作をとるのに必要な時間的、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、叶埼南方沖合において、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、東行する 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って発生したが、北上する 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、叶埼南方沖合において、沼津港に向けて東行する場合、

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った。しかるに、同人は、事務作業に気をとられ、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、同船の進路を避けることなく進行して衝突する事態を招き、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 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五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

b 受審人は、叶埼南方沖合において、柏島漁港に向けて北上する場合、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った。しかるに、同人は、漁具の片付け作業に気をとられ、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、警告信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行して同船と衝突する事態を招き、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8月19日

神戸地方海難審判所

審判官 井 手 則 義