令和８年広審第８号

裁　　決

貨物船Ａモーターボート Ｂ衝突事件

受　　審　　人　　a

職　　名　Ａ船長

海技免許　五級海技士（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、理事官渡辺博史出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主　　文

受審人ａ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１１月１２日１６時００分

釣島水道西口

２　船舶の要目

船 種 船 名　貨物船Ａ　　モーターボートＢ

総トン数	４９６トン	４．０トン
全　　長	６９．１６メートル	
登　録　長		１０．４０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	７３５キロワット	２０９キロワット

３　事実の経過

Ａは、操舵室中央に操舵スタンドを、左舷側に左からＧＰＳプロッター、２号レーダー及び１号レーダーを、右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ装備した船尾船橋型鋼製貨物船で、ａ受審人ほか４人が乗り組み、空倉のまま、船首０．８メートル船尾３．０メートルの喫水をもって、令和７年１１月１２日００時３０分阪神港堺泉北区を発し、大分県津久見港に向かった。

ａ受審人は、１５時００分釣島水道を西行中、前直の一等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き、３海里レンジでコースアップとして前方約４海里を表示させるレーダー及びＧＰＳプロッターをそれぞれ作動させ、舵輪後方に立った姿勢で当直に当たり、１５時５３分半少し前フグリ岩灯標から１０１度（真方位、以下同じ。）１．８海里の地点で、針路を２１８度に定め、１１．０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。

針路を定めたとき、ａ受審人は、右舷船首５１度１．８海里のところに、Ｂのレーダー映像を初めて認めて目視でも確認し、手動操舵に切り換えて続航した。

１５時５６分ａ受審人は、フグリ岩灯標から１１９度１．６海里の地点に達したとき、Ｂが右舷船首５１度１．１海里のところとなり、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を認めたが、小さな相手船が大きな自船に接近してくることはな

いものと思い、Ｂの進路を避けずに進行した。

こうして、ａ受審人は、１５時５９分僅か前Ｂが至近となって左舵をとったものの、及ばず、１６時００分フグリ岩灯標から１４５度１．７海里の地点において、Ａは、船首が１８０度を向いたとき、原速力のまま、その船首がＢの左舷船首部に、後方から４９度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力２の東北東風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

また、Ｂは、船体後部に操舵区画を有し、同区画右舷側に舵輪を、その前方にレーダー及びＧＰＳプロッター兼魚群探知機をそれぞれ装備したＦＲＰ製モーターボートで、ｂ受審人が１人で乗り組み、同乗者３人を乗せ、帰航の目的で、同日１５時３０分愛媛県上怒和漁港を発し、同県松山港南方の係留地に向かった。

ｂ受審人は、ＧＰＳプロッター兼魚群探知機を作動させ、操舵区画右舷後方に立った姿勢で操船に当たり、１５時４６分半少し前フグリ岩灯標から２９３度１．３海里の地点で、針路を１３１度に定め、１２．５ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

ｂ受審人は、１５時５５分フグリ岩灯標から１６６度１，３５０メートルの地点に至り、左舷船首４３度１．３海里のところに、Ａを初認し、同乗者と会話をしながら続航した。

ｂ受審人は、１５時５６分フグリ岩灯標から１５８度１，６４０メートルの地点に達したとき、Ａが左舷船首４３度１．１海里のところとなり、その後Ａ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、同乗者との会話に気をとられ、方位変化を確かめるなど、Ａに対する動静監視を十分に行わなかったので、この状況に気付かなかった。

こうして、ｂ受審人は、避航を促す音響信号を行わず、間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとることなく続航し、Ｂは、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Ａは、球状船首に擦過傷を生じ、Ｂは、左舷船首部に圧壊を生じ、Ａに押されて右舷側に転覆し、巡視艇によって松山港南方の係留地に引きつけられたが、のちに解撤され、ｂ受審人及び同乗者３人が落水して同乗者３人が頸椎捻挫などを負った。

（航法の適用）

本件は、釣島水道西口において、南下するＡと、東行するＢとが衝突したもので、衝突地点付近は、海上交通安全法が適用される海域であるが、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。）が適用される。

両船は、いずれも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て衝突したもので、Ａが避航義務を、Ｂが針路及び速力の保持並びに避航を促す音響信号及び協力動作履行の各義務を果たすのに十分な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、本件は、予防法第１５条（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、釣島水道西口において、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、南下するＡが、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、東行するＢが、動静監視不十分で、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受審人は、釣島水道西口において、津久見港に向けて南下中、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を認めた場合、同船を避けるべき注意義務があった。ところが、同人は、小さな相手船が大きな自船に接近してくることはないものと思い、Ｂの進路を避けなかった職務上の過失により、同船との衝突を招き、Ａ、Ｂ両船にそれぞれ損傷を生じさせ、Ｂの同乗者３人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、釣島水道西口において、松山港南方の係留地に向けて東行中、左舷前方に南下するＡを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、方位変化を確かめるなど、Ａに対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、同乗者との会話に気をとられ、Ａ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、Ａが衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、避航を促す音響信号を行うことも、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進行して衝突を招き、Ａ、Ｂ両船にそれぞれ損傷を生じさせ、自船の同乗者３人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９月３０日

広島地方海難審判所

審 判 官　　大　　野　　　　浩