

令和7年門審第37号

裁 決

油送船A漁船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、理事官吉岡勉出席のうえ審理し、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6年10月26日15時03分半少し前

大分県関埼北方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 油送船A

漁船B

総 ト ン 数	4 9 8 トン	4. 8 トン
全 長	6 5. 2 3 メートル	
登 録 長		1 1. 5 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	
漁船法馬力数		3 3 0 キロワット

3 事実の経過

Aは、操舵室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、右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えた船尾船橋型鋼製油送船で、a受審人ほか4人が乗り組み、空倉で、船首1.1メートル船尾3.8メートルの喫水をもって、令和6年10月26日14時35分大分県佐賀関港を発し、香川県坂出港に向かった。

a受審人は、出航操船に引き続いて単独の船橋当直に就き、GPSプロッター及びコースアップ表示で4海里レンジとしたレーダーをそれぞれ作動させ、操舵スタンドの後方に立った姿勢で操船に当たり、14時55分少し前関埼灯台から335.5度（真方位、以下同じ。）2.5海里的の地点で、針路を037度に定めて自動操舵とし、折からの潮流によって左方に5度圧流され、11.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、針路を定めたとき、左舷前方約3海里的のところにBほか2隻の漁船を初めて視認し、レーダーと目視でそれらの動静を監視していたところ、各船が自船に向かって南下していることを認め、15時00分関埼灯台から351度3.1海里的の地点に至り、最後尾のBが左舷船首6度1.4海里的のところとなったとき、同船と明確な方位変化が認められないことから、Bに対する動静監視を続けた。

15時00分半少し前a受審人は、関埼灯台から351度3.2海

里の地点に達したとき、Bが左舷船首6度1.3海里のところとなり、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、自船の進路を避ける様子がないまま接近するのを認めたが、Bに先行していた2隻の漁船がいずれも右転して自船の左舷側を航過していったことから、Bもいずれ右転して避航してくれるものと思い、警告信号を行わず、間近に接近しても、直ちに大幅に右転するなど、衝突を避けるための協力動作をとらなかった。

こうして、a受審人は、15時03分僅か過ぎBが左舷船首至近に迫り、汽笛を吹鳴し、機関を後進にかけたものの、効なく、15時03分半少し前関埼灯台から358度3.6海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その左舷船首部がBの左舷船首部に、前方から10度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の南南西風が吹き、潮候は上げ潮の末期に当たり、視界は良好で、衝突地点付近には北北西方に向かう強い潮流があった。

また、Bは、船体中央やや後方に操舵室を配し、同室にレーダー、魚群探知機及びGPSプロッターをそれぞれ備えた、一本釣り漁業に従事するFRP製漁船で、b受審人が1人で乗り組み、操業の目的で、船首0.3メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、同日06時00分佐賀関港を発し、関埼北方沖合の漁場に向かった。

b受審人は、07時00分目的の漁場に到着して繰り返し操業を行い、漁獲を得たので操業を終えて帰途に就くこととし、GPSプロッター及びコースアップ表示で0.5海里レンジとしたレーダーをそれぞれ作動させ、14時49分半僅か前関埼灯台から013度6.5海里の地点を発進して直ちに針路を207度に定めて自動操舵とし、折からの潮流によって右方に4度圧流され、13.5ノットの速力で進

行した。

b受審人は、定針したとき、先行する僚船を除き、前路を一見して航行の支障となる他船を認めなかったことから、帰航して直ちに水揚げするため、漁獲物の箱詰め作業を行うこととし、操舵室を離れ、船首方を向いて後部甲板に膝をついた姿勢で同作業を開始した。

15時00分半少し前b受審人は、関埼灯台から002.5度4.2海里の地点に達したとき、右舷船首4度1.3海里のところ、A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、漁獲物を箱詰め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、Aの進路を避けることなく続航し、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は左舷船首部外板に修理を要さない擦過傷を生じ、Bは左舷船首部外板に破口等を生じたが、後に修理された。

(航法の適用)

本件は、関埼北方沖合において、東行中のAと南下中の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が適用される。

事実の経過で示したとおり、ともに動力船である両船は、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たもので、両船の付近には航行の支障となる障害物や他船は存在せず、衝突のおそれがある態勢となってから衝突に至るまでの間に、それぞれに要求される動作をとるのに十分な時間的、距離的余裕があったものと認め

られることから、本件は、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、関埼北方沖合において、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、南下中のBが、見張り不十分で、前路を左方に横切るAの進路を避けなかったことによって発生したが、東行中のAが、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。

b受審人は、関埼北方沖合において、佐賀関港に向けて南下する場合、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、漁獲物を箱詰め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、前路を左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、同船の進路を避けることなく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、関埼北方沖合において、坂出港に向けて東行中、Bが前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で、自船の進路を避ける様子がないまま接近するのを認めた場合、直ちに大幅に右転するなど、衝突を避けるための協力動作をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、Bに先行する漁船2隻がいずれも右転して自船の左舷側を航過していったことから、Bもいずれ右転して避航してくれるものと思い、衝突を避けるための協力動作をとらなかった職務上の過失により、同船との

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3月25日

門司地方海難審判所

審判官 神 崎 和 徳