

令和7年門審第27号

裁 決

漁船A貨物船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

本件について、当海難審判所は、理事官阪本義治出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人aの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和7年5月1日14時40分

山口県蓋井島北西方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	漁船A	貨物船B
総 ト ン 数	8.5トン		9,972トン
全 長			145.99メートル
登 録 長	13.00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 450キロワット 6,950キロワット

3 事実の経過

Aは、平成5年1月に進水し、船体中央やや後部に操舵室を配し、同室前部右舷側に舵輪及び機関操縦レバー、同部左舷側にレーダー、GPSプロッター及び魚群探知機をそれぞれ装備した小型いかつり漁業に従事するFRP製漁船で、a受審人が単独で乗り組み、操業の目的で、船首1.0メートル船尾1.7メートルの喫水をもって、令和7年5月1日02時00分福岡県脇田漁港を発し、蓋井島北西方沖合の漁場で操業を行ったのち、12時00分同漁場を発進して帰途に就いた。

ところで、a受審人は、平均睡眠時間が4時間ないし5時間であり、発航時、休養を十分に取っていたので、疲労が蓄積しておらず、睡眠不足の状態でもなかった。

a受審人は、レーダー及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、舵輪後方の座板に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、蓋井島北西方沖合を南下し、14時12分半僅か前蓋井島灯台から304度（真方位、以下同じ。）11.2海里の地点で、針路を157度に定めて自動操舵とし、8.9ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

14時15分a受審人は、蓋井島灯台から303度10.8海里の地点に達したとき、前方に航行の支障となる他船を見掛けなかったことから、気が緩んで眠気を催し、座板に腰を掛けた姿勢で操船を続けると、居眠りに陥るおそれがあったが、これまで操船中に居眠りをしたことがなかったので、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、立ち上がって外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

a受審人は、同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、14

時 3 5 分少し過ぎ蓋井島灯台から 2 9 2 度 8. 6 海里の地点に至ったとき、右舷正横後 1 9 度 1, 2 0 0 メートルのところに、B が存在し、その後 B 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ものの、B の進路を避けずに続航し、1 4 時 4 0 分蓋井島灯台から 2 8 8 度 8. 1 海里の地点において、A は、原針路及び原速力のまま、その右舷中央部が B の左舷船尾部に後方から 8 度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力 3 の東南東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期に当たり、視界は良好であった。

また、B は、船橋最上階の操舵室前部右舷側に機関遠隔操縦装置、電子海図情報表示装置（以下「E C D I S」という。）及びレーダー、同部中央に操舵スタンド、同部左舷側に E C D I S 及びレーダーをそれぞれ装備した船尾船橋型鋼製貨物船で、フィリピン共和国籍の船長 b 1 及び二等航海士 b 2 ほか同国籍の船員 1 6 人が乗り組み、コンテナ 4 5 6 個を積載し、船首 7. 4 5 メートル船尾 8. 8 3 メートルの喫水をもって、同日 0 5 時 4 8 分大韓民国釜山港を発し、静岡県清水港に向かった。

b 2 二等航海士は、1 2 時 0 0 分福岡県沖ノ島北方沖合で昇橋して三等航海士と交替し、レーダー及び E C D I S をそれぞれ作動させ、左舷側レーダーの後方に立った姿勢で、甲板員と共に船橋当直に就き、1 4 時 0 0 分僅か過ぎ蓋井島灯台から 2 9 7 度 1 6. 8 海里の地点で、針路を 1 2 5 度に定め、1 3. 4 ノットの速力で手動操舵によって進行した。

b 2 二等航海士は、定針したとき、左舷前方約 5 海里のところに、A を目視により初認し、1 4 時 3 5 分少し過ぎ蓋井島灯台から 2 9 0 度 9. 2 海里の地点に達したとき、同船が左舷船首 3 9 度 1, 2 0 0 メ

ートルのところとなり、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していることを認めたが、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なかった。

こうして、b 2 二等航海士は、1 4 時 3 7 分少し過ぎ左舷船首至近に迫ったAを認めて汽笛を吹鳴し、1 4 時 3 9 分半僅か過ぎ右舵2 0 度としたものの、及ばず、Bは、船首が1 6 5 度を向き、1 3. 1 ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

b 1 船長は、休憩中、船内警報により衝突の事実を知り、昇橋して事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは、転覆して主機及び航海計器等を濡損し、のち廃船処理され、Bは、左舷船尾部外板に擦過傷を生じた。

（航法の適用）

本件は、蓋井島北西方沖合において、南下中のAと東行中の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、共に航行中の動力船に該当し、互いに視野の内にある状況下、AからBを右舷方に、BからAを左舷方に見て、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、Aが避航義務を、Bが針路及び速力の保持、警告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。したがって、本件は、予防法第1 5 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、蓋井島北西方沖合において、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、南下するAが、居眠り運航の防止措置が不十分で、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、東行するB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。

a 受審人は、蓋井島北西方沖合において、脇田漁港に向けて南下中、前方に航行の支障となる他船を見掛けなかったことから、気が緩んで眠気を催した場合、舵輪後方の座板に腰を掛けた姿勢で操船を続けると、居眠りに陥るおそれがあったのだから、居眠り運航とならないよう、立ち上がって外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、これまで操船中に居眠りをしたことがなかったので、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった職務上の過失により、居眠りに陥り、Bの進路を避けずに進行してB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、Aを廃船させるに至った。

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小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和8年7月28日

門司地方海難審判所

審判官 山 本 哲 也