令和７年門審第４２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 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７月３０日２３時５０分半

響灘

２　船舶の要目

船種船名	漁船Ａ	貨物船Ｂ
総トン数	１０．０トン	３，４１５トン
全長		９３．０２メートル
登録長	１４．９５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　　３，０８９キロワット

漁船法馬力数　１２０

３　事実の経過

Ａは、船体後部に操舵室を配し、同室に魚群探知機、ＧＰＳプロッター及びレーダーなどを装備したＦＲＰ製漁船で、ａ受審人ほか１人が乗り組み、いか釣り漁の目的で、船首０．５メートル船尾１．０メートルの喫水をもって、令和７年７月３０日１７時３０分福岡県鐘崎漁港を発し、同漁港北方沖合の響灘の漁場に向かった。

ａ受審人は、前示漁場で操業したのち、２３時４０分漁場を発進し、航行中の動力船を示す法定灯火を表示して帰途に就き、ＧＰＳプロッター及びヘッドアップ表示で２海里レンジとしたレーダーを作動し、操縦席に腰を掛けた姿勢で単独の操船に当たり、２３時４１分半妙見埼灯台から３２８度（真方位、以下同じ。）９．６海里の地点で、針路を１９７度に定め、１２．０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。

２３時４６分半僅か前ａ受審人は、妙見埼灯台から３２３度９．０海里の地点に達したとき、左舷船首５１度１．０海里のところに、Ｂの白、白、緑３灯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、針路を定めたとき、船首方を一見して他船を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、作動していたレーダーを活用するなど、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。

ａ受審人は、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いまま続航し、２３時５０分半妙見埼灯台から３１９度８．５海里の地点において、Ａは、原針路及び原速力のまま、

その船首部がＢの右舷後部に後方から７６度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力３の東風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

また、Ｂは、船橋の前部中央に操舵スタンド、右舷側に機関遠隔操縦盤、左舷側にレーダー２台などを装備した船尾船橋型鋼製貨物船で、大韓民国籍の船長ｂ１、インドネシア共和国籍の二等航海士ｂ２ほか大韓民国籍１人、インドネシア共和国籍１人及びミャンマー連邦共和国籍１０人の各船員が乗り組み、セメント５，０００トンを載せ、船首６．７メートル船尾６．８メートルの喫水をもって、同日０３時４５分兵庫県赤穂港を発し、大韓民国光陽港に向かった。

ｂ２二等航海士は、航行中の動力船を示す法定灯火を表示して甲板員と共に船橋当直に就き、レーダーなどを作動し、２３時４０分妙見埼灯台から３３０度７．３海里の地点で、針路を２７３度に定めて自動操舵とし、１１．７ノットの速力で進行した。

ｂ２二等航海士は、２３時４４分半僅か前妙見埼灯台から３２５度７．７海里の地点に至り、右舷前方１．５海里のところに、Ａの白、紅２灯を初認し、２３時４６分半僅か前妙見埼灯台から３２３度８．０海里の地点に達したとき、同船が右舷船首５３度１．０海里のところとなり、その後Ａ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、同船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。

ｂ２二等航海士は、Ａの進路を避けないまま続航し、Ｂは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

ｂ１船長は、衝突の衝撃に気付いて昇橋し、事後の措置に当たった。

衝突の結果、Ａは船首部外板及び球状船首に圧壊を、Ｂは右舷後部外板に凹損をそれぞれ生じたが、のちいずれも修理された。

（航法の適用）

本件は、夜間、響灘において、南下するＡと西行する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、それぞれ法定灯火を表示し、互いに視野の内にある航行中の動力船であり、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、衝突のおそれが生じた後、両船に衝突を避けるための必要な動作をとる時間的、距離的余裕が十分にあった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、夜間、響灘において、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、西行するＢが、動静監視不十分で、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、南下するＡ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受審人は、夜間、響灘において、帰港のため南下する場合、周囲の他船を見落とすことのないよう、作動していたレーダーを活用するなど、見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、針路を定めたとき、船首方を一見して他船を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、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Ｂに気付かず、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いまま進行して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９月２日

門司地方海難審判所

審 判 官　　西　　村　　勇　　二