

令和7年長審第12号

裁 決

漁船AモーターボートB衝突事件

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

海技免許 四級海技士（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、理事官川西篤史出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の四級海技士（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 事件発生年月日時刻及び場所

令和6年4月19日13時09分半僅か過ぎ

長崎県調川港北方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	漁船A	モーターボートB
総トン数		339トン	1.94トン
全長		60.49メートル	
登録長			7.10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		1,340キロワット	47キロワット

3 事実の経過

Aは、可変ピッチプロペラ及びバウスラスタを備えた船尾船橋型の鋼製漁船で、操舵室前部に操舵スタンド、レーダー2台、GPSプロッター2台、ソナー、簡易型船舶自動識別装置(AIS)、機関遠隔操縦装置等を装備し、同室左舷後部に海図台を設け、船長a1及びa2受審人ほかインドネシア共和国籍の技能実習生4人を含む8人が乗り組み、漁獲物約40トンを積載し、運搬の目的で、船首3.0メートル船尾4.0メートルの喫水をもって、令和6年4月19日12時52分調川港を発し、福岡県博多港に向かった。

a1船長は、0.75海里レンジのレーダーに1台のGPSプロッター画像を、0.5海里レンジのレーダーにもう1台のGPSプロッター画像をそれぞれ重畳表示とし、いずれもノースアップ表示として作動させ、単独の出港操船に当たりながら伊万里湾を航行した。

a1船長は、13時04分半僅か過ぎ津崎鼻灯台から125度(真方位、以下同じ。)2.67海里の地点で、青島水道南口に向けて針路を342度に定め、14.6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、昇橋したa2受審人に単独の船橋当直を引き継いで海図台に向かい、同台前方に立ち、操舵室前面に背を向けて事務作業を始めた。

a2受審人は、単独の船橋当直に就き、2台のレーダーを一見し、

操舵スタンド後方に立って操船に当たり、13時05分半津崎鼻灯台から122度2.52海里の地点に達したとき、正船首1.0海里のところ、Bを視認することができ、同船が錨泊中であることを示す黒色球形形象物を表示していないものの、船首を風上に向けてほとんど移動していないことから、錨泊中であることが分かり、その後Bに向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、2台のレーダーに他船が映っていなかったので航行の妨げとなる船舶はいないものと思い、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、a2受審人は、Bを避けずに続航し、13時09分半僅か過ぎ津崎鼻灯台から102度1.85海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その船首がBの船尾部に後方から18度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の北風が吹き、潮候はほぼ低潮時にあたり、視界は良好であった。

a1船長は、事務作業中、衝撃を感じて操舵室前部に向かい、衝突の事実を知って事後の措置に当たった。

また、Bは、船体中央部に操舵室を配したFRP製小型兼用船で、同室天井暴露部に屋根付きの操縦区画を設け、船尾部に白色のオーニングを設置し、同区画に舵輪、魚群探知機兼用のGPSプロッター2台及び機関遠隔操縦レバーを装備し、b受審人が1人で乗り組み、知人1人を乗せ、いずれも救命胴衣を着用し、釣りの目的で、船首0.3メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、同日06時00分佐賀県波多津漁港を発し、調川港北方沖合の釣り場に向かった。

b受審人は、1台のGPSプロッターを休止とし、もう1台のGPSプロッターを0.5海里レンジのコースアップ表示として作動させ、

06時50分調川港北方沖合の釣り場に到着して釣りを行ったものの、期待する釣果を得られなかったことから、同沖合の別の釣り場に移動した。

b受審人は、11時00分衝突地点付近の水深約25メートルの釣り場に至り、船首を風上となる北方に向け、直径14ミリメートル（以下「ミリ」という。）長さ約200メートルの錨索に結んだ重さ約15キログラム（以下「キロ」という。）の錨を船首部から、直径12ミリ長さ約200メートルの錨索に結んだ重さ約8キロの錨を船尾部からそれぞれ海中に投じ、船首部からの錨索を約60メートル及び船尾部からの錨索を約40メートル繰り出すとともに、両索の他端を船首部及び船尾部のたつに係止し、黒色球形形象物を表示しないまま、機関を停止して錨泊を開始した。

b受審人は、右舷船首部で同乗者に釣りを行わせるなか、右舷船尾部で釣りを再開し、13時03分半僅か前衝突地点で、船首が北方を向いていたとき、右舷船尾方1.5海里のところ、Aを初めて視認し、同船の様子から、調川港を出港したと考え、Aの動静に注意を払いながら釣りを続けた。

b受審人は、13時05分半衝突地点で、船首が000度を向いていたとき、Aが右舷船尾18度1.0海里のところとなり、その後、同船が自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認め、Aが接近を続けてもいずれ錨泊中の自船を避けるものと思い、注意喚起信号を行わず、両錨索を解き放ち、機関を始動して安全な水域に退避するなど、衝突を避けるための措置をとらなかった。

こうして、b受審人は、錨泊を続け、13時08分半Aが右舷船尾500メートルのところとなり、釣りを中断し、船尾部のたつから錨索を解いて錨を引き揚げたものの、同船の迫る状況にどうすることも

できず、Bは、船首が000度を向いたまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは球状船首に修理を要しない擦過傷を生じ、Bは船尾部外板に破口等を生じ、後に廃船処理され、b受審人が右第6－8肋骨骨折等を、Bの同乗者が左肩腱板損傷等をそれぞれ負った。

(航法の適用)

本件は、調川港北方沖合において、航行中のAと錨泊中のBとが衝突したもので、衝突地点付近の水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こととなるが、同法にも航行中の船舶と錨泊中の船舶とに適用できる定型的な航法規定がないので、海上衝突予防法第38条及び第39条の船員の常務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、調川港北方沖合において、航行中のAが、見張り不十分で、前路で錨泊中のBを避けなかったことによって発生したが、Bが、注意喚起信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかつたことも一因をなすものである。

a 2受審人は、調川港北方沖合において、青島水道南口に向けて航行する場合、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。しかし、同人は、2台のレーダーに他船が映っていなかつたので航行の妨げとなる船舶はいないものと思い、見張りを十分に行わなかつた職務上の過失により、前路で錨泊中のBに気付かず、同船を避けずに進行して衝突する事態を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせ、b受審人及びBの同乗者を負傷させるに至つた。

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四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

b 受審人は、調川港北方沖合において、釣りの目的で錨泊中、Aが自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めた場合、両錨索を解き放ち、機関を始動して安全な水域に退避するなど、衝突を避けるための措置をとるべき注意義務があった。しかし、同人は、Aが接近を続けてもいずれ錨泊中の自船を避けるものと思い、衝突を避けるための措置をとらなかった職務上の過失により、Aと衝突する事態を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせ、自身が負傷し、Bの同乗者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1月21日

長崎地方海難審判所

審判官 永 木 俊 文