

令和 7 年長審第 1 5 号

裁 決

押船 A 1 被押土運船 A 2 モーターボート B 衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A 1 船長

操縦免許 小型船舶操縦士

指定海難関係人 a 2

職 名 A 1 甲板員

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、理事官丸田稔出席のうえ審理し、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 1 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 9 月 1 0 日 1 5 時 2 9 分僅か前

加唐島南方の水道

2 船舶の要目

船 種	船 名	押船 A 1	土運船 A 2
総 ト ン 数	1 9 トン		
全	長	6 2 . 0 0 メートル	
登 録 長	1 5 . 2 5 メートル		
機 関 の 種 類	ディーゼル機関		
出	力	1 , 5 1 8 キロワット	
船 種	船 名	モーターボート B	
総 ト ン 数	1 . 9 トン		
登 録 長	9 . 5 0 メートル		
機 関 の 種 類	ディーゼル機関		
出	力	4 6 キロワット	

3 事実の経過

(1) 設備等

ア A 1

A 1 は、平成 1 4 年 6 月に進水した 2 機 2 軸を備える鋼製の曳^{えい}船兼押船で、船体中央部に下部操舵室及び同室上方の^{やぐら}櫓 頂部に上部操舵室が配置され、同室にレーダー、GPS プロッター、簡易型船舶自動識別装置（AIS）、遠隔操舵装置、自動操舵装置、機関遠隔操縦装置等がそれぞれ装備されていた。

イ A 2

A 2 は、平成 1 4 年に建造された鋼製の非自航型全開式土運船で、船尾甲板に船底外板を開閉する操作室が配置され、船尾部中央に A 1 の船首部を^{かんごう}嵌合させる凹部が設けられていた。

ウ B

B は、平成 7 年 7 月に進水した FRP 製小型兼用船で、船体中

央部後方寄りに風防及びオーニング付きの操縦区画が配置され、同区画に操舵スタンド、機関遠隔操縦装置、機関回転計等がそれぞれ装備されていた。

そして、Bは、同月に漁船登録が行われたのち、平成15年7月に第1回定期検査が、その後定期的に第1種中間検査及び第2回以降定期検査がそれぞれ受検され、最終の同定期検査における検査執行年月が令和3年7月であった。

その後、Bは、翌年4月に一本釣り漁業の廃業に伴い漁船原簿が抹消されたのち、一般船舶に転用する際、新規登録が行われな
いまま使用されていた。

(2) 加唐島南方の水道

加唐島南方の水道は、いずれも佐賀県の加部島と、小川島、加唐島、松島との間に、南北方向の幅が1海里前後及び東西方向の長さが約3.5海里となる水道で、東口から同県唐津港等に、西口から伊万里港等にそれぞれ通じていた。

(3) 本件発生に至る経緯

A1は、a1受審人、甲板部航海当直部員の資格認定を受けたa2指定海難関係人及び小型船舶操縦士の操縦免許を有する甲板員1人が乗り組み、船首1.8メートル船尾2.8メートルの喫水をもって、海底土砂1,200立方メートルを積載して船首尾とも0.7メートルの喫水となったA2の凹部に船首部を嵌合させ、係留索で結合して全長約80メートルの押船列（以下「A押船列」という。）を構成し、令和6年9月10日09時30分唐津港を発し、伊万里港の埋立地に向かった。

a1受審人は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、小型船舶操縦士の操縦免許を有する甲板員と操船を交替しながら13時

20分伊万里港の埋立地に到着し、同甲板員及びa2指定海難関係人を操作室に配して上部操舵室で作業の指揮を執り、積載中の海底土砂を海中に投じたのち、単独の船橋当直に当たり、13時30分同埋立地を発進して帰途に就いた。

a1受審人は、14時45分肥前立石埼灯台（以下「立石埼灯台」という。）から224度（真方位、以下同じ。）6.45海里の地点に達したとき、昇橋したa2指定海難関係人を単独の船橋当直に当たらせることとしたが、同指定海難関係人もA押船列に2年以上の乗り組み経験を有しているので、不安を感じれば報告があるものと思い、接近する他船を認めたときには直ちに携帯電話で報告させるなど、a2指定海難関係人に対し、単独の船橋当直中における具体的な指示を行わなかった。

A押船列は、a1受審人が降橋してa2指定海難関係人が単独の船橋当直に当たり、レーダーを1.5海里レンジとし、GPSプロッターを3海里レンジとしてそれぞれ作動させ、加唐島南方の水道西口に至り、15時20分僅か前立石埼灯台から261.5度2.00海里の地点で、同指定海難関係人が針路を066度に定めて自動操舵とし、8.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a2指定海難関係人は、15時20分立石埼灯台から261.5度1.99海里の地点で、左舷船首32度1.65海里のところに、佐賀県加唐島漁港港口から出航するBを初認した。

a2指定海難関係人は、15時22分立石埼灯台から264度1.73海里の地点に至ったとき、Bが左舷船首32度1.30海里のところとなり、同船が自船に接近する状況を認めたが、a1受審人に対し、Bの存在を報告しなかった。

こうして、A押船列は、15時25分立石埼灯台から270度1.32海里の地点で、Bが左舷船首32度1,380メートルのところとなり、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接近する状況となったものの、Bに対して警告信号を行わず、同船が間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとらずに続航した。

a2指定海難関係人は、15時28分半僅か過ぎ機関を後進にかけたものの、及ばず、15時29分僅か前立石埼灯台から287度1,520メートルの地点において、A押船列は、原針路のまま、5.5ノットの速力となったとき、A2の船首部にBの右舷船尾部が前方から83度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北北西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

a1受審人は、下部操舵室で休息中、機関音の変化に気付いて昇橋し、a2指定海難関係人から衝突の報告を受けて事後の措置に当たった。

また、Bは、救命胴衣を着用したb受審人が1人で乗り組み、人の運送をする不定期航路事業開始届が届出されないまま、作業員2人を迎える目的で、船首1.0メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、同日14時40分佐賀県呼子港内の同県加部島漁港片島地区（以下「片島地区」という。）を発し、片島地区に帰航予定で、加唐島漁港に向かった。

これより先、b受審人は、起床した際、加齢に伴う身体機能の低下に加え、連日の残暑によって体調が優れない状態であったものの、往復の所要時間が1時間程度なので、無難に運航できると考えていた。

b 受審人は、操舵スタンド後方に立って操船に当たり、防波堤（加部島）西端を右舷方に、防波堤（波戸）東端を左舷方にそれぞれ通過しながら呼子港を出港し、加唐島南方の水道を横断したのち、15時10分加唐島漁港に到着し、同漁港の防波堤で待機中の作業員2人を認め、同防波堤に接舷して係留を始めた。

b 受審人は、船首甲板で作業員2人からの荷物を受け取っていたところ、身体が熱っぽくなり、だるさの症状を覚え、次第に頭がぼんやりとしてきたことから、そのことが、昨年の夏、車を運転中に生じた症状と似ていたこともあり、運転後に受診した際、一過性意識障害の疑い及び脱水症と診断されていたので、体調不良であることを認識した。

そして、b 受審人は、体調不良の影響で正常な操船ができないおそれがある状態となったとき、体調不良のまま操船に当たると、注意力が不足して周囲の他船を見落とししたり、判断力の低下を招いて回避操作が遅れたりして体調不良の影響による運航の危険性を知っていたが、短時間の航海であることから、操船に支障を来すことはないものと思い、体調が回復するまで運航を中止するなど、安全運航の確保を適切にとらなかった。

こうして、b 受審人は、船首甲板に救命胴衣を着用した作業員2人の背中が船首方へ向くように座らせるとともに、係留を終え、体調不良を我慢しながら操舵スタンド後方に立ち、15時15分帰途に就いた。

b 受審人は、加唐島漁港港口を通過し、南方の防波堤（波戸）東端に設置された呼子港波戸防波堤灯台を目視し、15時20分立石埼灯台から316度1.51海里の地点で、針路を163度に定め、6.0ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b 受審人は、加唐島南方の水道に至ったところ、いつしか、意識消失の状態に陥ったまま続航した。

Bは、15時25分立石埼灯台から304.5度1.09海里の地点で、右舷船首51度1,380メートルのところに、A押船列が存在し、その後A押船列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となったものの、A押船列の進路を避けずに進出し、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押船列は、A2の船首部外板に修理を要しない擦過傷を生じ、Bは、右舷船尾部外板に亀裂等を生じ、起重機船に引き揚げられて呼子港に運ばれ、後に返納（廃船）届が届出され、海中に投げ出されてA押船列に救助されたb受審人が腰椎捻挫を、Bの作業員1人が右助軟骨損傷等を、同作業員1人が右肩関節捻挫等をそれぞれ負った。

（航法の適用）

本件は、加唐島南方の水道において、東行するA押船列と南下するBとが衝突したもので、衝突地点付近の水域に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。

事実の経過で示したとおり、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、付近水域に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、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。

したがって、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、片島地区に帰航予定で加唐島漁港に係留中のBが、体調不良の影響で正常な操船ができないおそれがある状態となった際、安全運航の確保が不適切で、加唐島南方の水道において、南下するB及び東行するA押船列が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近中、Bが、前路を左方に横切るA押船列の進路を避けなかったことによって発生したが、A押船列が、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押船列の運航が適切でなかったのは、船長が、甲板部航海当直部員の資格認定を受けた甲板員を単独の船橋当直に当たらせることとした際、同甲板員に対し、単独の船橋当直中における具体的な指示を行わなかったことと、甲板部航海当直部員の資格認定を受けた甲板員が、Bが自船に接近する状況を認めた際、船長に対し、Bの存在を報告しなかったことによるものである。

b 受審人は、片島地区に帰航予定で加唐島漁港に係留中、体調不良の影響で正常な操船ができないおそれがある状態となった場合、同影響による運航の危険性を知っていたから、体調が回復するまで運航を中止するなど、安全運航の確保を適切にとるべき注意義務があった。しかし、同人は、短時間の航海であることから、操船に支障を来すことはないものと思い、安全運航の確保を適切にとらなかった職務上の過失により、加唐島南方の水道において、意識消失の状態に陥ったまま、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となったA押船列の進路を避けずに進行して衝突する事態を招き、A 2 及びBにそれぞれ損傷を生じさせ、自身が負傷し、Bの作業員2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。

a1受審人は、松島南方沖合で、昇橋したa2指定海難関係人を単独の船橋当直に当たらせることとした場合、接近する他船を認めたときには直ちに携帯電話で報告させるなど、同指定海難関係人に対し、単独の船橋当直中における具体的な指示を行うべき注意義務があった。しかし、a1受審人は、a2指定海難関係人もA押船列に2年以上の乗り組み経験を有しているので、不安を感じれば報告があるものと思い、同指定海難関係人に対し、単独の船橋当直中における具体的な指示を行わなかった職務上の過失により、加唐島南方の水道において、B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となり、同船に対して警告信号を行わず、Bが間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとらずに進行して衝突する事態を招き、A2及びBにそれぞれ損傷を生じさせ、b受審人及びBの作業員2人を負傷させるに至った。

以上のa1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6月23日

長崎地方海難審判所

審判官 永 木 俊 文