

令和7年那審第14号

裁 決

巡視船A漁船B衝突事件

受 審 人 a 2

職 名 A主任航海士

海技免許 三級海技士（航海）（履歴限定）

受 審 人 a 3

職 名 A船務主任

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、理事官中山国夫出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 a 3 を戒告する。

受審人 b を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和6年11月23日06時57分僅か前

沖縄県喜屋武埼南方沖合

## 2 船舶の要目

船種	船名	巡視船A	漁船B
総トン数		3,335トン	12トン
全長		105.40メートル	
登録長			12.72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		11,760キロワット	367キロワット

## 3 事実の経過

Aは、平成11年9月に進水した鋼製巡視船で、船首部に船橋を配し、船橋最上層の操舵室には、同室前部右舷側に電子海図を内蔵した警備救難情報表示装置、同室前部中央に操舵スタンド、同室前部左舷側に機関操縦盤、同操縦盤後方にレーダー2台をそれぞれ装備し、船長a1、a2及びa3両受審人ほか30人が乗り組み、救難業務の目的で、船首5.0メートル船尾4.8メートルの喫水をもって、令和6年11月21日22時25分沖縄県那覇港を発し、喜屋武埼南東方沖合の海域で同業務を行ったのち、翌22日21時45分帰途に就いた。

a1船長は、船橋当直体制を、航海士2人及び航海士補1人による4時間交替の3直制とし、航海の状況に応じてローテーションを組んでいた。

a2受審人は、翌23日03時20分前直の主任航海士と交替してa3受審人及び航海士補1人と共に船橋当直に就き、警備救難情報表示装置及びレーダー2台を作動させて北上し、06時42分喜屋武埼灯台から169度（真方位、以下同じ。）40.0海里に当たる北緯25度25.4分東経127度48.2分の地点（以下「基点」とい

う。) から 140 度 7.1 海里の地点で、針路を 321 度に定めて自動操舵とし、16.5 ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 2 受審人は、06 時 45 分周囲が明るくなったので航海灯を消灯し、船内巡検のため航海士補を降橋させ、a 3 受審人を補佐として見張りに当たらせ、警備救難情報表示装置後方で入港予定時刻や入港時の潮汐の計算を開始した。

06 時 54 分 a 2 受審人は、基点から 137 度 4.0 海里の地点に達したとき、右舷船首 21 度 1,700 メートルのところに、B 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、入港予定時刻や入港時の潮汐を計算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。

一方、a 3 受審人は、主任航海士の補佐として見張りに当たっていたが、レーダー画面に何も認めなかったため、周囲に他船はいないものと思い、見張りを十分に行ったうえ、他船の接近を報告するなど、主任航海士の補佐を適切に行わなかった。

こうして、a 2 受審人は、B を避けずに続航し、06 時 56 分半船首右舷方至近に同船を認め、a 3 受審人に増速を指示したものの、効なく、06 時 57 分僅か前基点から 135 度 3.2 海里の地点において、A は、原針路及び原速力のまま、その右舷船尾部に B の船首が後方から 88 度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力 4 の北東風が吹き、視界は良好で、日出時刻は 06 時 54 分であった。

a 1 船長は、食堂で食事中、a 2 受審人からの報告を受けて衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

また、Bは、船体後部に操舵室を配し、同室前部右舷側に機関遠隔操縦装置、同室前部中央に舵輪、同室後部にレーダー及びGPSプロッターをそれぞれ装備した、まぐろはえ縄漁業に従事するFRP製漁船で、b受審人ほかインドネシア共和国籍の特定技能外国人1人が乗り組み、操業の目的で、船首1.3メートル船尾2.1メートルの喫水をもって、同月20日12時00分那覇港の係留地を発し、喜屋武海南東方沖合の漁場に向かった。

ところで、Bが行うまぐろはえ縄漁業は、釣り針付き枝縄を約50メートル間隔で取り付けた幹縄を約2時間半かけて約33キロメートル投縄したのち揚縄するものであった。

b受審人は、18時00分前示漁場に到着したのち、操業を繰り返し、越えて23日05時30分航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、航行中のトロール船以外の漁ろうに従事している船舶を示す法定灯火を表示せず、黄色回転灯及び作業灯を点灯して、3回目の投縄を開始した。

b受審人は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、船尾甲板で投縄作業を行いながらコントローラー式遠隔操縦装置を操作して操船に当たり、06時27分僅か前基点から090度5.5海里の地点で、針路を233度に定め、7.0ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

06時54分b受審人は、日出時刻となったものの、航行中の動力船を示す法定灯火を表示して黄色回転灯及び作業灯を点灯し、航行中のトロール船以外の漁ろうに従事している船舶を示す形象物を表示しないまま、基点から128度3.3海里の地点に達したとき、左舷船首71度1,700メートルのところに、A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、航海灯を表示したうえ、黄色回転灯及び作業灯も点灯していたので、他船が気付いて避けてくれるものと思い、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、b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ずに続航し、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、右舷船尾部外板に修理を要さない擦過傷を生じ、Bは、船首部に圧壊等を生じたが、のち修理された。

#### (航法の適用)

本件は、喜屋武埼南方沖合において、北上中のAと西行中のBとが衝突したもので、衝突地点付近には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（以下「予防法」という。）が適用される。

Bは、投縄中であつたが、航行中のトロール船以外の漁ろうに従事している船舶であることを示す形象物を表示していなかったことから、操縦性能を制限されている船舶であると認めることが困難であり、本件を予防法第18条の各種船舶間の航法によって律することは相当でない。

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、互いに進路を横切る態勢で接近したことから、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、距離的余裕があつたものと認められる。したがって、本件は、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、喜屋武埼南方沖合において、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、北上するAが、見張り不十分で、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、西行するB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の運航が適切でなかったのは、主任航海士が、見張りを十分に行わなかったことと、船務主任が、主任航海士の補佐を適切に行わなかったこととによるものである。

a 2 受審人は、喜屋武埼南方沖合において、那覇港に向けて北上する場合、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、入港予定時刻や入港時の潮汐を計算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、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していることに気付かず、同船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るに至った。

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三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

a 3 受審人は、喜屋武埼南方沖合において、那覇港に向けて北上する場合、見張りを十分に行ったうえ、他船の接近を報告するなど、主任航海士の補佐を適切に行うべき注意義務があった。しかるに、a 3 受審人は、レーダー画面に航行の支障となる船舶を認めなかったため、周囲に他船はいないものと思い、主任航海士の補佐を適切に行わなかった職務上の過失により、a 2 受審人がBを避けずに進行して同船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るに至った。

以上のa 3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。

b受審人は、喜屋武埼南方沖合において、日出直後に投縄しながら西行する場合、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。しかるに、同人は、航海灯を表示したうえ、黄色回転灯及び作業灯も点灯していたので、他船が気付いて避けてくれるものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、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することに気付かず、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらずに進行して同船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3月25日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 山 本 哲 也