

令和4年神審第13号

裁 決

水上オートバイA水上オートバイ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

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、理事官岸尾光一出席のうえ審理し、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。

受審人 b 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3年7月11日15時30分

大阪府下荘漁港東方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 水上オートバイA 水上オートバイB

総トン数	0.2トン	0.1トン
登録長	3.02メートル	2.66メートル
機関の種類	電気点火機関	電気点火機関
出力	183キロワット	107キロワット

### 3 事実の経過

Aは、最大とう載人員が3人のFRP製水上オートバイで、a受審人が1人で乗り組み、救命胴衣を着用し、遊走の目的で、船首尾とも0.1メートルの喫水をもって、令和3年7月11日15時00分下荘漁港東方の砂浜を発し、遊走を開始した。

a受審人は、遊走を繰り返していたところ、Bを認め、15時29分30秒北緯34度21分東経135度13分の地点（以下「基点」という。）から130度（真方位、以下同じ。）450メートルの地点で、同船を左舷船尾45度3メートルに見て先導する態勢とし、針路を244度に定め、毎時25キロメートル（以下「キロ」という。）の速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、Bを先導する態勢で遊走を続けていたところ、右舷船首方から自船に接近する水上オートバイ（以下「第三船」という。）の航走波を認め、15時29分55秒基点から152.5度415メートルの地点に達したとき、Bが左舷船尾55度5メートルのところとなり、そのままの針路、速力を保てば、自船と無難に航行する態勢であることを認めていたが、普段から他船の航走波を受けて減速しても操船に影響を受けたことがなかったので、今回も操船に影響を受けることはないものと思い、速力を減じ、毎時20キロの速力とし、第三船の航走波を受けて、Bの前路に向かって圧流されながら接近し、新たな衝突の危険を生じさせた。

こうして、a受審人は、15時29分59秒Bとの衝突の危険を感

じて右舵をとったものの、及ばず、15時30分基点から155度420メートルの地点において、Aは、船首が289度を向き、毎時15キロの速力となったとき、その左舷船尾部がBの右舷中央部に後方から45度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風はなく、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、最大とう乗人員が3人のFRP製水上オートバイで、b受審人が1人で乗り組み、知人の小学生1人を同乗させ、共に救命胴衣を着用し、遊走の目的で、船首尾とも0.1メートルの喫水をもって、同日15時25分下荘漁港東方の砂浜を発し、遊走を開始した。

b受審人は、15時29分06秒基点から112.5度560メートルの地点で、針路を244度に定め、毎時28キロの速力で進行した。

b受審人は、15時29分28秒基点から128度460メートルの地点で、右舷船首方にAを初認して速力を毎時25キロに減じ、15時29分30秒基点から130度455メートルの地点で、Aを右舷船首45度3メートルに見て同船に追従する態勢で続航していたところ、15時29分54秒基点から151度420メートルの地点で、右舷船首方から自船に接近する第三船を認め、同船の動向を見ながら毎時20キロの速力に減じた。

b受審人は、15時29分55秒基点から152度420メートルの地点に達したとき、Aが右舷船首35度5メートルのところとなり、そのままの針路、速力を保てば、自船と無難に航行する態勢であったAが速力を減じ、第三船の航走波を受けて、自船の前路に向かって圧流されながら接近し、新たな衝突の危険を生じさせたが、第三船の動向に気をとられ、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、こ

の状況に気付かなかった。

こうして、b受審人は、避航を促す音響信号を行わず、停止するなど、衝突を避けるための措置をとらずに続航し、15時29分59秒第三船の航走波を避けようとして減速したところ、Bは、原針路、毎時15キロの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは左舷船尾部に、Bは右舷中央部に擦過傷をそれぞれ生じ、Bの同乗者が右下肢挫創及び右大腿打撲を負った。

#### (航法の適用)

本件は、下荘漁港東方沖合で両船が衝突したものであり、衝突地点付近は大阪湾であるが、海上交通安全法第1条第2項に定める同法の適用外海域に当たり、港則法の適用もないことから、一般法である海上衝突予防法が適用される。

事実の経過で示したとおり、両船が、そのままの針路、速力を保てば、Bを先導する態勢のAと同船に追従する態勢のB両船が無難に航行する態勢であったところ、Aが衝突の5秒前、Bを左舷船尾方5メートルに見る態勢で速力を減じ、第三船の航走波を受けて、Bの前路に向かって圧流されながら接近したことによって衝突のおそれがある見合い関係が発生したもので、定型的な航法を適用することができないことから、本件は、海上衝突予防法第38条及び第39条の船員の常務により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、下荘漁港東方沖合において、両船が西行中、Aが、速力を減じ、第三船の航走波を受けて、自船と無難に航行する態勢のBの前路に向かって圧流されながら接近し、新たな衝突の危険を生じさせたこ

とによって発生したが、Bが、動静監視不十分で、避航を促す音響信号を行わず、衝突を避けるための措置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、下荘漁港東方沖合において、Bを先導する態勢で西行中、左舷船尾方にBを認めていた場合、右舷船首方から接近する第三船の航走波を認めていたのだから、同航走波を受けて、Bの前路に向かって圧流されながら接近することのないよう、速力を減じないようにすべき注意義務があった。しかるに、同人は、普段から他船の航走波を受けて減速しても操船に影響を受けたことがなかったため、今回も操船に影響を受けることはないものと思い、速力を減じた職務上の過失により、第三船の航走波を受けて、自船と無難に航行する態勢のBの前路に向かって圧流されながら接近し、新たな衝突の危険を生じさせて衝突を招き、A、B両船それぞれに損傷を生じさせ、Bの同乗者を負傷させるに至った。

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。

b 受審人は、下荘漁港東方沖合において、西行中、右舷船首方に自船を先導する態勢で西行するAを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、第三船の動向に気をとられ、Aに対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、自船と無難に航行する態勢であったAが速力を減じ、第三船の航走波を受けて、自船の前路に向かって圧流されながら接近し、新たな衝突の危険を生じさせたことに気付かず、避航を促す音響信号を行うことも、衝突を避けるための措置をとることもなく進行して衝突を招き、A、B両船それぞれに損傷を生じさせ、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5年1月19日

神戸地方海難審判所

審判官 前 田 昭 広