

令和4年神審第20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、理事官高木省吾出席のうえ審理し、  
次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

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21日11時10分

兵庫県林崎漁港西方沖合

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 | 2.89メートル |
| 機関の種類 | 電気点火機関   | 電気点火機関   |
| 出力    | 132キロワット | 178キロワット |

### 3 事実の経過

Aは、最大搭載人員が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0.2メートルの等喫水をもって、Bほか水上オートバイ1隻とともに令和3年7月21日11時00分林崎漁港北西方の砂浜を発し、同漁港沖合の遊走海域に向かった。

a受審人は、林崎漁港西方沖合約700メートルの地点に至り、Bほか1隻とともに漂泊して休憩をしたのち、Bが西方に向けて発進したことから、追走することを思い立ち、11時09分30秒同沖合を発進した。

a受審人は、11時09分47秒林崎港5号防波堤灯台から311.5度（真方位、以下同じ。）980メートルの地点で、針路をBと合わせた308度に定め、毎時71.0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。

定針したとき、a受審人は、Bが右舷船首37度25メートルのところとなり、その後、同船の左舷船尾至近を追走する状況となったことを認めたが、Bは自船の追走に気付いており、左旋回することは無いものと思い、同船との船間距離を十分にとらなかった。

こうして、a受審人は、11時09分58秒左旋回を始めたBに衝突の危険を感じ、右旋回したものの、及ばず、11時10分林崎港5号防波堤灯台から310.5度1,230メートルの地点において、Aは、船首が323度を向いたとき、原速力のまま、その船首がBの左

舷船首部に前方から87度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の南西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、最大搭載人員が2人のFRP製水上オートバイで、b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0.2メートルの等喫水をもって、Aほか水上オートバイ1隻とともに同日11時00分林崎漁港北西方の砂浜を発し、同漁港沖合の遊走海域に向かった。

b受審人は、林崎漁港西方沖合約700メートルの地点に至り、Aほか1隻とともに漂泊して休憩をしたのち、11時09分25秒同沖合を西方に向けて発進し、11時09分47秒林崎港5号防波堤灯台から312.5度1,000メートルの地点で、針路を308度に定め、毎時71.0キロの速力で進行した。

定針したとき、b受審人は、左舷船尾37度25メートルのところに、Aを視認することができ、その後同船が自船の左舷船尾至近を追走する状況となったが、A及び他の1隻は漂泊中で、自船を追走す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ため、このことに気付かなかった。

こうして、b受審人は、11時09分58秒林崎港5号防波堤灯台から311.5度1,210メートルの地点に至ったところで、左旋回を始めたところ、追走するAに向かい、Bは、船首が230度を向き、毎時46.6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、船首部船底に圧壊等を、Bは、左舷船首部外板に圧壊等をそれぞれ生じ、b受審人が顔面多発骨折、頸椎骨折等を負った。

(航法の適用)

本件は、林崎漁港西方沖合において、航行中のAとBが衝突したもので、発生海域は瀬戸内海であるが、海上交通安全法第1条第2項の規定による同法適用除外海域にあたることから、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。

事実の経過で示したとおり、衝突の13秒前からAがBの左舷船尾至近を針路及び速力を同じで追走する態勢で進行し、その後、Bが左旋回を始めた直後に衝突しており、予防法の定型的航法の規定を適用することができないことから、同法第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、林崎漁港西方沖合において、両船が前後して遊走する際、Bを追走するAが、Bとの船間距離が不十分であったことと、Bが、見張り不十分で、至近を追走するAに向かって左旋回をしたこととによって発生したものである。

a 受審人は、林崎漁港西方沖合において、遊走中、Bの左舷船尾至近を追走する状況となったことを認めた場合、同船が左旋回しても衝突を回避することができるよう、Bとの船間距離を十分にとるべき注意義務があった。ところが、同人は、Bは自船の追走に気付いており、左旋回することはないものと思い、同船との船間距離を十分にとらなかった職務上の過失により、左旋回したBを回避できずに衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせ、b 受審人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3号を適用して同人を戒告する。

b 受審人は、林崎漁港西方沖合において、遊走する場合、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。ところが、同人は、A及び他の1隻は漂泊中で、自船を追走す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、自船の左舷船尾至近を追走するAに気付かず、左旋回をして同船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、自らも負傷するに至った。

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2月28日

神戸地方海難審判所

審判官 下 條 正 昭