

令和6年神審第31号

裁 決

モーターボートAヨット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、理事官上田容之出席のうえ審理し、
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5年11月4日09時18分半僅か前

播磨灘北部

2 船舶の要目

船 種 船 名 モーターボートA ヨットB

総 ト ン 数	9.7トン	5.7トン
登 録 長	16.36メートル	9.42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	502キロワット	19キロワット

3 事実の経過

Aは、船体後部に操舵室を設け、同室前部中央に舵輪及びその左舷後方に操縦席を、操舵室前部左舷側に機関遠隔操縦装置を、同室前部右舷側にレーダープロッター及び魚群探知機をそれぞれ装備したFRP製小型兼用船で、a受審人が1人で乗り組み、親族3人を乗せ、帰航の目的で、船首0.45メートル船尾1.75メートルの喫水をもって、令和5年11月4日09時00分兵庫県姫路港網干第1区を発し、同県坊勢漁港に向かった。

a受審人は、ノースアップ表示で0.75海里レンジないし1海里レンジとしたレーダープロッターを作動させ、同乗者1人を操縦席右方の椅子に腰掛けさせ、同2人を操縦席と椅子の間に座らせ、自身は操縦席に座った姿勢で播磨灘北部を南下し、09時11分半家島港北防波堤灯台（以下「家島港灯台」という。）から027.5度（真方位、以下同じ。）3.59海里の地点で、針路を194度に定めて自動操舵とし、18.4ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行了た。

a受審人は、09時15分半僅か前右舷船首方1.0海里付近に、Bを初認し、同船がヨットであることから、自船の方がBよりも速力が速いと考え、播磨灘北部を続航した。

a受審人は、09時15分半少し過ぎ家島港灯台から035.5度2.35海里の地点に達したとき、Bが右舷船首16度1,550メートルのところとなり、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、ヨットのBよりも自船の速力が速いはずなので、Bの船首方を余裕をもって航過するものと思い、継続して方位変化を確かめるなど、同船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、a受審人は、Bの進路を避けることなく進行し、09時18分半少し前右舷船首至近に迫った同船を認め、左舵一杯として機関を中立運転としたものの、効なく、09時18分半僅か前家島港灯台から046度1.61海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その右舷船首部がBの船首に前方から50度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の北東風が吹き、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、船体ほぼ中央にマスト、その後方から順にキャビン及びコックピットを配し、GPSプロッターを装備した全長7メートル以上12メートル未満のFRP製プレジャーヨットで、b受審人が1人で乗り組み、帰航の目的で、船首0.1メートル船尾1.7メートルバラストキール下端まで1.9メートルの喫水をもって、同日06時00分香川県北浦港を発し、兵庫県八木港に向かった。

b受審人は、メインセールとジブセールを展張し、GPSプロッターを作動させ、スマートフォンに航海用電子参考図を表示し、機関及び帆を同時に用いて推進している動力船を示す、頂点を下にした円すい形の形象物1個を表示しないまま、コックピット内に備えられた舵輪後方のサイドデッキに腰掛けた姿勢で同参考図を見ながら操船に当たって播磨灘北部を東行し、09時12分半僅か前家島港灯台から025度1.33海里の地点で、針路を097度に定めて自動操舵とし、5.9ノットの速力で進行した。

b受審人は、同じ針路、速力で続航し、09時15分半少し過ぎ家島港灯台から039度1.47海里の地点に達したとき、Aが左舷船首67度1,550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したが、左舷方から接近する船舶がいれば、同船が自船を避けるものと思い、見張りを十分に行わなかったもので、このことに気付かなかった。

こうして、b受審人は、Aに対して避航を促す音響信号を行うことも、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行し、09時18分僅か過ぎ左舷船首至近に迫った同船を認め、左舵をとったものの、及ばず、Bは、船首が064度を向いたとき、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷船首部外板に破口を生じたが、のち、修理され、Bは、船首部の圧壊及びマストの折損等を生じた。

(航法の適用)

本件は、播磨灘北部において、南下中のAと東行中のBが衝突したもので、衝突地点付近は、特別法である海上交通安全法が適用される海域であるが、同法には、本件に適用される航法規定がないことから、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。

予防法において、機関のほか帆を用いて推進する船舶は動力船と定義されることから、A、B両船は共に動力船に該当する。

事実の経過で示したとおり、Bは、機関及び帆を同時に用いて推進している動力船を示す形象物を表示していなかったから、予防法第18条の各種船舶間の航法の適用が考えられるが、Aが、Bの前示形象物の不表示による推進力を得る手段の識別を誤った事実はなく、また、風力1の北東風では、実態としてBが5.9ノットの速力で帆走することが考

えにくいことから、同船は帆船ではなく、動力船であると判断するのが妥当であると認められる。

よって、本件は、両船が互いに視野の内にあり、AからはBを右舷船首方に、同船からはAを左舷船首方に見て、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突に至ったもので、見合い関係が生じたのち、両船がそれぞれ要求される動作をとる時間的、距離的余裕が十分にあったと認められることから、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、播磨灘北部において、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、南下するAが、動静監視不十分で、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、東行するBが、見張り不十分で、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 受審人は、播磨灘北部において、坊勢漁港に向けて航行中、右舷船首方にBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、継続して方位変化を確かめるなど、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、ヨットのBよりも自船の速力が速いはずなので、Bの船首方を余裕をもって航過するものと思い、同船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、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する状況に気付かず、同船の進路を避けることなく進行して衝突を招き、A及びB両船に損傷を生じさせるに至った。

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、播磨灘北部において、八木港に向けて航行する場合、周囲の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、左舷方から接近する船舶がいれば、同船が自船を避けるものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、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A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協力動作をとることもなく進行して衝突を招き、A及びB両船に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7年2月26日

神戸地方海難審判所

審判官 前 田 昭 広