

令和7年神審第23号

裁 決

作業船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、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、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7年1月17日15時39分

阪神港神戸第4区

2 船舶の要目

船 種 船 名 作業船A

ヨットB

総 ト ン 数 14トン

登 録 長 16.95メートル 7.32メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関 電気点火機関

出 力 610キロワット 3キロワット

### 3 事実の経過

Aは、船体中央よりやや後方に操舵室を配し、同室中央に舵輪を、舵輪の前方にマグネットコンパス及び自動操舵装置を、その右舷側にレーダー及び機関遠隔操縦装置を、左舷側にGPSプロッター及び魚群探知機をそれぞれ備えた軽合金製漁場監視船兼交通船で、a受審人ほか1人が乗り組み、警戒業務の目的で、船首0.5メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、令和7年1月17日06時30分兵庫県垂水漁港の係留地を発し、阪神港神戸第6区（以下、港区の名称については「阪神港」の冠称を省略する。）の神戸沖埋立処分場北西方沖合に向かった。

a受審人は、07時00分前示沖合に到着して07時15分警戒業務を開始し、甲板員と交替しながら同業務に当たったのち、15時24分警戒業務を終えて帰途に就いた。

a受審人は、GPSプロッターを作動させ、舵輪後方の操縦席に腰を掛けた姿勢で操縦にあたり、15時34分半少し前神戸和田岬防波堤灯台（以下「和田岬灯台」という。）から103.5度（真方位、以下同じ。）1,770メートルの地点で、針路を251度に定め、機関を回転数毎分1,700にかけて、20.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により進行した。

15時38分半少し前a受審人は、和田岬灯台から206度1,360メートルの地点に達したとき、右舷18度300メートルのところにはBを視認することができ、そのままの針路、速力を保てば、

自船がBの左舷方を140メートル隔てて無難に航過する態勢であったが、GPSプロッターの操作に気をとられ、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かず、針路を同船の前路に向く270度に転じ、Bに対して新たな衝突の危険を生じさせた。

こうして、a受審人は、転じた針路のまま続航し、15時39分和田岬灯台から220度1,610メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力で、その左舷船首部がBの右舷中央部に、後方から2度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力4の北北東風が吹き、潮候はほぼ低潮時にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、船体中央よりやや前方にマストを、船体のほぼ中央にキャビンを備えた総トン数5トン未満のFRP製プレジャーヨットで、b受審人ほか1人が乗り組み、いずれも救命胴衣を着用し、回航の目的で、船首0.3メートル船尾1.0メートルセンターボード下端まで2.0メートルの喫水をもって、同日14時00分神戸第3区の係留地を発し、同第4区所在のヨットハーバーに向かった。

b受審人は、甲板員を船尾甲板の左舷後部に座った姿勢で船外機の操作に当たらせ、自らは船尾甲板の左舷前部に座った姿勢で操船に当たり、神戸第3区を南下したのち、神戸空港北西方沖合を西行し、15時30分僅か前和田岬灯台から153度1,450メートルの地点で、針路を272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。

15時38分半少し前b受審人は、和田岬灯台から216度1,530メートルの地点に達したとき、右舷船尾3度300メートルのところAを視認することができ、同船が自船の左舷方を無難に航過する態勢であったところ、Aが自船の前路に向けて右転し、新た

な衝突の危険を生じさせたが、後方から接近する他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ため、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、衝突を避けるための措置をとることもなく続航し、15時39分僅か前右舷船尾方至近に同船を認めたものの、どうすることもできず、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、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、Bは、右舷中央部外板に破口、亀裂等を生じて水没し、のち廃船処理され、b受審人が頸椎捻挫等を、B甲板員が右肩関節打撲等をそれぞれ負った。

#### (航法の適用)

本件は、港則法が適用される神戸第4区において、いずれも西行するAとBが衝突したもので、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。

両船は、互いに他の船舶の視野の内にある状況下、AがBの正横後22度30分を超える後方の位置から同船を追い越す態勢で接近して衝突していることから、予防法第13条の追越し船の航法が考えられるが、西行中のAが、衝突の約41秒前、両船の船間距離が300メートルとなったとき、140メートルの距離を隔てて無難に航過する態勢で航行中のBに対し、その前路に向けて右転して衝突の危険を生じさせたもので、定型航法を適用するのに十分な時間的及び距離的余裕がなかったと認められることから、同法第13条を適用することはできず、予防法第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、神戸第4区において、西行中のAが、見張り不十分で、無難に航過する態勢で西行するBに対し、その前路に向けて右転して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、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、神戸第4区において、係留地に向けて西行する場合、前路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、GPSプロッターの操作に気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、無難に航過する態勢で西行中のBに気付かず、同船に対し、その前路に向けて右転して新たな衝突の危険を生じさせてBとの衝突を招き、A及びB両船それぞれに損傷を生じさせ、b受審人及びB甲板員をそれぞれ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、神戸第4区において、同区所在のヨットハーバーに向けて西行する場合、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、後方から接近する他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、自船の左舷方を無難に航過する態勢であったAが自船の前路に向けて右転し、新たな衝突の危険を生じさせて接近する状況となったことに気付かず、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ることなく進行してAとの衝突を招き、同船及びB両船それぞれに損傷を生じさせ、B甲板員を負傷させ、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8年2月26日

神戸地方海難審判所

審判官 桐 井 晋 司