

令和7年神審第17号

裁 決

漁船Aモーターボート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

補 佐 人 1人

指定海難関係人 b 1

職 名 モーターボートB操縦者

指定海難関係人 b 2

職 名 モーターボートB同乗者

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。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和6年8月2日10時55分

福井県敦賀港第3区

2 船舶の要目

船種	船名	漁船A	モーターボートB
総トン数		0.8トン	
全長			2.95メートル
登録長		6.40メートル	
機関の種類	ディーゼル機関		推進電動機
出力	29キロワット		0.6キロワット

3 事実の経過

Aは、船体後部にエンジンカバーを配し、その上部にGPSプロッターを、後端に機関操縦レバーを、船尾部にドライブユニットを操舵するチラーをそれぞれ備え、採介藻漁業等に従事する和船型FRP製小型兼用船で、a受審人が1人で乗り組み、救命胴衣を着用し、操業の目的で、船首0.3メートル船尾0.8メートルの喫水をもって、令和6年8月2日10時50分敦賀港第3区の係留地を発し、福井県鷺崎南方沖合の漁場に向かった。

ところで、a受審人は、Aが8.1ノット以上の速力で航行すると、船首が浮上し、船尾甲板に腰を掛けた姿勢で前方を見ると、正船首から両舷約8度の範囲に死角（以下「船首死角」という。）が生じることから、平素、立ち上がって船首死角を補う見張りを行っていた。

a受審人は、福井県小崎西方沖合を東行し、10時53分半僅か過ぎ敦賀港鞠山防波堤灯台（以下「鞠山灯台」という。）から310.5度（真方位、以下同じ。）1.08海里の地点で、針路を103度に定め、9.7ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

a受審人は、10時54分少し過ぎ鞠山灯台から313.5度1,810メートルの地点に達したとき、船首方に他のミニボートを認め、同ミニボートを右舷に見て航過するため、針路を小崎のすぐ近

くに向く088度に転じ、ミニボートに航走波が届かないように8.1ノットの速力に減速した。

転針したとき、a受審人は、正船首180メートルのところにモーターボートBを視認することができ、同船が錨泊中の船舶であることを示す黒色球形形象物を表示していなかったものの、船首を南方に向けてほとんど移動しない様子から、錨泊中であることが分かり、その後Bに向首したまま衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、平素、小埼のすぐ近くで釣りをしているミニボートを見掛けたことがなかったから、航行の支障となる他船はいないものと思い、立ち上がって前方を確認するなど、船首死角を補う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、a受審人は、Bを避けることなく続航し、10時55分 鞠山灯台から318度1,690メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その船首部がBの右舷船首部に前方から88度の角度で衝突し、これを乗り切った。

当時、天候は晴れで風力3の北風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、b1指定海難関係人が旅館から借り受けた手漕ぎボートに同人が持参した電動船外機を船尾に取り付けた、小型船舶操縦士免許及び船舶検査が不要なミニボートと呼称されるFRP製モーターボートで、b1指定海難関係人が操縦者として1人で乗り組み、b2指定海難関係人を乗せ、いずれも救命胴衣を着用し、釣りの目的で、有効な音響による信号を行うことができる手段を講じないまま、船首0.3メートル船尾0.5メートルの喫水をもって、同日10時45分 敦賀港第3区の係留地を発し、小埼南方沖合の釣り場に向かった。

ところで、b1指定海難関係人は、令和6年4月に二級小型船舶操

縦士の操縦免許を取得していた。

b 1 指定海難関係人は、10時50分衝突地点付近の釣り場に到着し、水深約5メートルの海中に重さ約5キログラムのコンクリート製のおもりを投じ、おもりに連結した直径8ミリメートル長さ25メートルの合成繊維製錨索を約12メートル延出して左舷船尾に固縛して機関を停止し、他船から視認されやすいように、オール2本を船首に立て、船首を南方に向けて錨泊を開始した。

b 1 指定海難関係人は、後部の渡し板に腰を掛けて左舷方を、b 2 指定海難関係人は、中央部の渡し板に腰を掛けて右舷方をそれぞれ向いて釣りを始め、10時54分少し過ぎ衝突地点で、船首が180度を向いていたとき、右舷正横前2度180メートルのところにAを視認することができ、その後同船が自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、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。

b 2 指定海難関係人は、自船に向かって接近するAを認めて、b 1 指定海難関係人に声を掛けたものの、同人は、注意喚起信号を行わず、機関を使用して移動するなど、衝突を避けるための措置をとらずに錨泊を続け、10時55分僅か前右舷船首至近にAを認め、機関を全速力前進としたものの、効なく、Bは、船首が180度を向いたまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首部船底外板に擦過傷を、Bは、船首部ガンネルに擦過傷等をそれぞれ生じ、b 1 指定海難関係人が腰部打撲等を、b 2 指定海難関係人が右膝挫創等をそれぞれ負った。

(航法の適用)

本件は、敦賀港第3区において、航行中のAと錨泊中のBが衝突した

もので、衝突地点付近は、港則法が適用される海域であるものの、同法には本件に適用される航法規定がないので、一般法である海上衝突予防法が適用される。

海上衝突予防法には、航行中の船舶と錨泊中の船舶との関係についての航法規定がないので、同法第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、敦賀港第3区において、航行中のAが、見張り不十分で、前路で錨泊中のBを避けなかったことによって発生したが、Bが、見張り不十分で、注意喚起信号を行わず、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、敦賀港第3区において、漁場に向けて航行する場合、船首死角を生じていたから、前路の他船を見落とすことのないよう、立ち上がって前方を確認するなど、船首死角を補う見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、小埼のすぐ近くで釣りをしているミニボートを見掛けたことがなかったから、航行の支障となる他船はないものと思い、船首死角を補う見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、前路で錨泊中のBに気付かず、同船を避けることなく進行して衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせ、b 1 指定海難関係人及びb 2 指定海難関係人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。

よって主文のとおり裁決する。

令和8年3月11日

神戸地方海難審判所

審判官 岩 崎 欣 吾