

令和2年横審第21号

裁 決

モーターボートA同乗者負傷事件

受 審 人 a

職 名 A船長

操縦免許 小型船舶操縦士

補 佐 人 2人

本件について、当海難審判所は、理事官井手則義出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

理 由

(海難の事実)

- 1 事件発生の年月日時刻及び場所  
平成30年8月19日18時30分  
伊勢湾北部
- 2 船舶の要目  
船種船名 モーターボートA  
総トン数 4.8トン  
登録長 9.19メートル  
機関の種類 ディーゼル機関

出 力 330キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 構造及び設備等

Aは、平成18年7月に新規登録された最大搭載人員12人の2機2軸を有する軽合金製プレジャーモーターボートで、船体中央部にキャビン、その上方にフライングブリッジを有し、同ブリッジ右舷側に舵輪を、舵輪左舷側にGPSプロッターを、同右舷側に機関操縦レバーを、同後部に操縦席をそれぞれ備えていた。

また、座席として、操縦席左舷側に1人掛けのナビゲーターシートを、操縦席後方に船首方を向いて3人掛けのパッセンジャーシートを、キャビン内左舷側後方に4人ないし5人が腰掛けられるL字型の同シートをそれぞれ備えており、ほかに、同乗者が多いときに使用する目的で、最大3人が腰掛けられる持ち運び可能な折り畳み式のベンチ型シート（以下「ベンチシート」という。）が2脚搭載されていた。

#### (2) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人が1人で乗り組み、知人9人を乗せて全員救命胴衣を着用し、花火見物の目的で、船首0.5メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、平成30年8月19日17時30分愛知県常滑港所在のマリーナを発し、三重県四日市港に向かった。

発航に先立ち、a受審人は、同乗者が多いことから、後部甲板の左右両舷の舷側にベンチシートを固縛しない状態で1脚ずつ置き、また、マリーナの関係者から伊勢湾内が平素より波が多少大きい旨の情報を入手していたので、同乗者全員がそろったところで、波の影響で多少揺れる可能性があるため座席に腰掛けていた方がよいなどの注意事項を伝達していた。

ところで、a受審人は、平素、航走波を乗り越える時は、船首が同波に対して直角になるように針路を転じ、更に減速して対応するように心掛けていた。

a受審人は、途中、中部国際空港北側海域で一旦休憩して写真撮影等を行ったのち、フライングブリッジのナビゲーターシートに1人を、パッセンジャーシートに3人を、キャビン内の同シートに3人を、そして、後部甲板の左右両舷のベンチシートに各1人をそれぞれ腰掛けさせ、自らは操縦席に腰掛けて操船し、18時19分僅か前伊勢湾灯標から178度（真方位，以下同じ。）2.6海里の地点で、針路を337度に定め、毎時30.0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、手動操舵により進行した。

a受審人は、18時29分半伊勢湾灯標から273度1.0海里の地点に達したとき、船首方間近を名古屋港に向かって左舷方から右舷方に航過していった貨物船によって発生した航走波の第1波（以下「第1波」という。）が自船に向かってくる状況を認めた。

第1波を認めたとき、a受審人は、同波による動揺を避けようと考え、航走波に対して船首を直角とするため左転して針路を292度とし、更に速力も毎時10.0キロに減じたものの、同波は複数の横波と縦波から成る波群なので、貨物船の後方距離を隔てて同船を追走する航走波が残っている可能性があったが、第1波に対して平素と同様の態勢をとったので、同波を乗り切れれば、その後も無難に航行できるものと思い、航走波が向かってくる状況を把握していない同乗者に対して同波の接近を的確に周知するなど、後部甲板の同乗者に対する安全確保の措置を十分にとらなかった。

こうして、a受審人は、18時30分少し前第1波の頂点に乗っ

たときに一旦機関を中立運転として同波を乗り越えたのち、船体を安定させようと機関を前進側に入れたのとほぼ同時に航走波の第2波（以下「第2波」という。）が到達し、18時30分伊勢湾灯標から27.4度1.1海里の地点において、Aは、原針路のまま、毎時5.0キロの速力となったとき、後部甲板右舷側のベンチシートに腰掛けていた同乗者1人が同波による船体の縦揺れの衝撃でバランスを崩して転倒し、腰部周辺を船体に打ち付けた。

当時、天候は晴れで風力3の南南東風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

a 受審人は、転倒した同乗者が腰部の痛みを訴えたことから負傷したことを知り、在籍するマリーナに連絡するとともに、四日市港への航行を打ち切って発航地に戻った。

その結果、同乗者は、救急車により病院に搬送され、13日間の入院を含む全治4箇月半の加療を要する第一腰椎破裂骨折及び膀胱直腸障害と診断された。

#### （原因及び受審人の行為）

本件同乗者負傷は、伊勢湾北部において、四日市港に向けて航行中、船首方間近を航過した貨物船の航走波を認めた際、同乗者に対する安全確保の措置が不十分で、後部甲板の同乗者1人が同波による船体の縦揺れの衝撃でバランスを崩して転倒したことによって発生したものである。

a 受審人は、伊勢湾北部において、四日市港に向けて航行中、船首方間近を航過した貨物船の航走波を認めた場合、同波は複数の横波と縦波から成る波群なので、貨物船の後方距離を隔てて同船を追走する航走波が残っている可能性があったから、同波が向かってくる状況を把握していない同乗者に対して航走波の接近を的確に周知するなど、後部甲板の

同乗者に対する安全確保の措置を十分にとるべき注意義務があった。ところが、同人は、第1波に対して平素と同様の態勢をとったので、同波を乗り切れれば、その後も無難に航行できるものと思い、同乗者に対する安全確保の措置を十分にとらなかつた職務上の過失により、後部甲板右舷側のベンチシートに腰掛けていた同乗者1人が第2波による船体の縦揺れの衝撃でバランスを崩して転倒し、腰部周辺を船体に打ち付ける事態を招いて負傷させるに至つた。

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。

よつて主文のとおり裁決する。

令和3年1月14日

横浜地方海難審判所

審判官 吉 川 弘 一