

令和2年横審第35号

裁 決

水上オートバイA被引浮体水上オートバイ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

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官菅生貴繁出席のうえ審理し、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 事件発生年月日時刻及び場所

平成29年8月29日15時45分09秒

京浜港東京第2区 東雲運河

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	2.85メートル
機関の種類		電気点火機関	電気点火機関
出力		183キロワット	221キロワット

3 事実の経過

Aは、最大搭載人員3人のFRP製水上オートバイで、a受審人が救命胴衣を着用して単独で乗り組み、遊走の目的で、船首尾0.2メートルの等喫水をもって、平成29年8月29日14時00分B及び知人4人が乗ったモーターボート（以下「知人艇」という。）と共に京浜港東京第3区所在のマリーナを発し、東京国際空港及びお台場の各沖合で遊走したのち、同港東京第2区の東雲運河に向かった。

a受審人は、15時頃東雲運河に到着し、知人艇に搭載していた最大搭載人員3人の浮体を、Aの船尾部に取り付けられたフックに直径8ミリメートル長さ約20メートルの合成繊維製ロープで連結し、知人艇から救命胴衣を着用した知人達を浮体に移乗させ、浮体の搭乗者が落水した場合に備え、落水者に対する警戒と救助（以下「警戒」という。）のために浮体の後方に付いて航行するよう、b受審人に依頼し、浮体をえい航して右回頭をするなどの遊走を開始した。

ところで、東雲運河は、京浜港東京第2区東部にある全長約1.5海里幅約100メートルないし約200メートルの水路で、同運河の中央に幅約50メートルの防波堤が築造されていた。

また、浮体は、長さ1.90メートル、幅1.86メートル、高さ0.82メートルの合成樹脂製の膨張式水上遊具で、3人が横並びに座ることができ、各搭乗者が座席の左右に設けた取っ手を握った姿勢をとり、前部又は後部の中央部のフックにロープを連結してえい航で

きるものであった。

a 受審人は、浮体の搭乗者を適宜交替させ、警戒に当たるBが浮体の後方に付いて航行していることを確かめながら遊走を繰り返したのち、浮体に他の3人を新たに交替させて遊走を再開し、15時44分25秒東京木材投下泊地防波堤西灯台から325度（真方位、以下同じ。）2.04海里に当たるX競技施設護岸北東端（以下「基点」という。）から024度270メートルの地点で、針路を236度に定め、毎時20.0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。

a 受審人は、15時44分58秒基点から338度150メートルの地点に達したとき、右舷船尾42度60メートルのところ、浮体の後方ではなく、自船の右舷側後方を追走しているBを視認することができ、自船が右回頭すると、その後浮体が遠心力によって自船の左方に振り出されながら回頭してBと衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、浮体をえい航して右回頭をするなどの遊走を繰り返していたので、浮体の動きを承知しているb受審人が浮体の後方に付いて航行していて、同船が振り出される浮体の方向に進行してくることはないものと思い、B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いまま減速して右回頭を開始した。

a 受審人は、右回頭を続けて反転し、15時45分09秒基点から331度190メートルの地点において、Aは、船首が056度を向き、毎時13.0キロの速力となったとき、船首が128度を向いた浮体左側後部にBの左舷船首部が前方から26度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北東風が吹き、潮候はほぼ低潮時であった。

また、Bは、最大搭載人員3人のFRP製水上オートバイで、b受

審人が救命胴衣を着用して単独で乗り組み、遊走の目的で、船首尾0.2メートルの等喫水をもって、同日14時00分A及び知人艇と共に前示マリーナを発し、東京国際空港及びお台場の各沖合で遊走したのち、同港東京第2区の東雲運河に向かった。

b受審人は、15時頃東雲運河に到着し、浮体の搭乗者が落水した場合に備え、警戒のために浮体の後方に付いて航行するよう、a受審人から依頼されたため、浮体のえい航を開始したAに続いて発進した。

b受審人は、搭乗者を交替させてえい航を繰り返している浮体の後方を追う態勢で遊走を行ったのち、知人艇より救命胴衣を着用した1人を自船に移乗させて再び遊走を開始し、15時44分58秒基点から349度200メートルの地点で、針路を237度に定め、毎時20.0キロの速力で進行した。

定針したとき、b受審人は、左舷船首43度60メートルのところに、Aが右回頭を開始し、その後浮体が遠心力によって同船の左方に振り出されながら回頭して自船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めたが、浮体が左方に振り出されながら回頭してきても、えい航ロープよりも船間距離を長く取っていたので、自船の船首至近を無難に航過するものと思い、行きあしを止めるなど、衝突を避けるための措置を十分にとることなく続航した。

b受審人は、正船首目前に浮体を認め、右舵一杯としたものの、及ばず、Bは、船首が282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、Bは、左舷船首部外板に擦過傷を、浮体は、左側後部に擦過傷をそれぞれ生じ、浮体搭乗者1人が、衝撃で空中に跳ね上げられ、Bの左舷船首部に落下して同船と接触し、約60日間の入院加療を要する左坐骨骨折等を負った。

(航法の適用)

本件は、港則法が適用される京浜港東京第2区の東雲運河において、Aにえい航される浮体と浮体の後方で警戒に当たるBとが衝突したもので、同法には本件に適用される航法規定がないので、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、両船は、互いに視野の内にあり、衝突の約10秒前には浮体をえい航するAと追走するBとが同じ速力で航行しており、その後、Aの回頭中に衝突が発生したもので、定型的航法を適用することができないから、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、京浜港東京第2区の東雲運河において、知人を搭乗させた浮体をえい航するAと浮体の後方で警戒に当たるBが航行する際、Aが、動静監視不十分で、右回頭して反転したことと、Bが、右回頭中の浮体との衝突を避けるための措置を十分にとらなかったこととによって発生したものである。

a受審人は、京浜港東京第2区の東雲運河において、知人を搭乗させた浮体をえい航するAと浮体の後方で警戒に当たるBが航行中、右回頭して反転する場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、Bに対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、浮体をえい航して右回頭をするなどの遊走を繰り返していたので、浮体の動きを承知しているb受審人が浮体の後方に付いて航行していて、Bが振り出される浮体の方向に進行してくることはないものと思い、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、浮体が遠心力によって自船の左方に振り出されながら回頭してBと衝突のおそれがあ

る態勢で接近する状況に気付かず、右回頭を続けて反転し、Bと浮体との衝突を招き、B及び浮体にそれぞれ損傷を生じさせ、浮体搭乗者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、京浜港東京第2区の東雲運河において、知人を搭乗させた浮体をえい航するAと浮体の後方で警戒に当たって航行中、Aが右回頭を開始したことを認めた場合、行きあしを止めるなど、衝突を避けるため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、浮体が左方に振り出されながら回頭してきても、えい航ロープよりも船間距離を長く取っていたので、自船の船首至近を無難に航過するものと思いい、衝突を避けるための措置を十分にとらなかった職務上の過失により、そのまま進行して浮体との衝突を招き、B及び浮体にそれぞれ損傷を生じさせ、浮体搭乗者を負傷させるに至った。

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3年3月16日

横浜地方海難審判所

審判長 審判官 関 昌 芳

審判官 今 泉 豊 光

審判官 吉 川 弘 一