

令和元年長審第33号

裁 決

旅客船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

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、理事官神崎和徳出席のうえ審理し、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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和元年7月14日14時35分

長崎県早岐港

2 船舶の要目

船種 船名 旅客船A

モーターボートB

総トン数	4.9トン	4.9トン
全長	9.4メートル	12.50メートル
機関の種類	電気点火機関	ディーゼル機関
出力	88キロワット	330キロワット

3 事実の経過

Aは、最大搭載人員が旅客20人及び船員2人で、4輪の小型バス形状をして右舷船首部に操縦席，中央部に客室をそれぞれ有し，操縦席左舷側に機関操縦レバーを，右舷側に機関コンソール及び遠隔操舵用コントローラ（以下「コントローラ」という。）を，船尾部に2機の船外機をそれぞれ備えた耐食アルミニウム合金製の旅客船（水陸両用船）で，a受審人が1人で乗り組み，旅客9人及び添乗員1人を乗せ，遊覧の目的で，船首1.00メートル船尾1.05メートルの喫水をもって，令和元年7月14日14時08分早岐港北側に隣接するテーマパークの着水スロープを発し，同スロープ南方の遊覧に向かった。

ところで，早岐港は，大村湾と佐世保湾をつなぐ早岐瀬戸の大村湾側に位置し，同港北側には隣接するテーマパークのマリーナが，マリーナ北東方にはモーターボートで出入りできるテーマパークの別荘地がそれぞれ存在し，早岐港の東側防波堤沖合約30メートルないし60メートルには，長さ約130メートルの浮沈式防波堤が南北方向に築造されていた。

Aの運航基準に定める基準経路は，マリーナ北東部東側のスロープで着水してマリーナ内を遊覧し，浮沈式防波堤の西側水域を南下して早岐港の防波堤内を遊覧したのち，往航の南北方向の直線経路をたどるように浮沈式防波堤の西側水域を北上してスロープへ戻るものであったものの，マリーナに出入りするモーターボート等が浮沈式防波堤を左舷に見て航行することから，実際には，往航は基準経路で南下し，

復航は浮沈式防波堤の東側水域を北上してスロープへ戻っていた。

a 受審人は、操縦席に腰を掛け、右手でコントローラを、左手で機関操縦レバーをそれぞれ操作して操船し、マリナー内を遊覧後、浮沈式防波堤の西側水域を南下して早岐港の防波堤内を遊覧したのち、同防波堤南方でAの向きを変えて海上からのテーマパークの風景や早岐港に向けて北上してくる遊覧船を両舷の旅客に見せた。

a 受審人は、北上してきた遊覧船が自船の西側をかわったことから、スロープへ戻るため、14時32分僅か前長崎県佐世保市の大島島頂（51メートル）（以下「基点」という。）から072度（真方位、以下同じ。）680メートルの地点で、船首が039度を向いていたとき、機関を回転数毎分2,800にかけ、3.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、コントローラでの手動操舵によって左舵を取り、浮沈式防波堤の東側水域に向けて緩やかに左転を開始した。

左転を開始したとき、a 受審人は、右舷正横後49度510メートルのところ、Bを視認することができ、その後同船が衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、左転開始前に遊覧船が自船をかわって北上していったことから、後方から他船は来ていないものと思ひ、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かずに左転を続けた。

こうして、a 受審人は、Bとの衝突を避けるための措置をとらず、14時34分半僅か過ぎ基点から059度870メートルの地点で、左転を終了して北上中、14時35分基点から057度900メートルの地点において、Aは、船首が006度を向き、原速力のまま、同船の船尾にBの船首が後方から平行に衝突した。

当時、天候は曇りで、風はほとんどなく、潮候は上げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

また、Bは、船体中央部やや後方に操舵室を、同室前方に一段低いキャビンをそれぞれ有し、操舵室右舷側に舵輪、機関操縦レバー及び操縦席を設け、同席前面にレーダー及び魚群探知機能付きのGPSプロッター等を装備したFRP製モーターボートで、b受審人が1人で乗り組み、親族等3人を乗せ、釣りの目的で、船首0.5メートル船尾1.1メートルの喫水をもって、同日05時00分前示テーマパーク内の別荘地を発し、長崎県江ノ島西方沖合の釣り場で釣りを行ったのち、13時00分同釣り場を発進して帰途に就いた。

ところで、Bは、7ノット以上の速力で航行すると船首が浮上し、操縦席に腰を掛けて操船していると、船首を挟んで右舷側に約5度、左舷側に約10度の範囲で死角が生じたものの、その場で立ち上がって操船することで、船首方の死角は解消できた。

b受審人は、東行したのち佐世保湾を南下し、針尾瀬戸を経て大村湾に入り、大島南方沖合を北上中、前路を一見して他船を認めなかったことから、14時31分少し前基点から145度1,060メートルの地点で、針路を浮沈式防波堤の東側水域に向く006度に定め、18.0ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b受審人は、同乗者1人を操縦席の左舷側に立たせ、他の同乗者2人をキャビン及び船尾甲板でそれぞれ休息させ、自身は操縦席に腰を掛けて操船し、14時32分僅か前基点から114度740メートルの地点で、速力を一旦10.0ノットに減速した。

減速したとき、b受審人は、左舷船首8度510メートルのところに、Aを視認することができ、その後同船に衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、定針前に前路を一見して他船を認めなかったことから、前路に支障となる船舶はいないものと思い、GPSプロッター画面で右舷船首方の浅所や過去の航跡を確認していて、立ち

上がって船首方を確認するなど、死角を補う見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かずに続航した。

こうして、b受審人は、Aとの衝突を避けるための措置をとらず、更に少しずつ減速を続け、14時35分僅か前衝突地点付近で、6.0ノットの速力となったとき、正船首にAを初めて認め、慌てて右舵をとって後進一杯としたものの、及ばず、Bは、原針路のまま、5.0ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船尾の手すりに一部折損を伴う曲損及び船尾天井板に凹損などを、Bは、船首外板に凹損及び擦過傷をそれぞれ生じ、いずれものちに修理され、Aの旅客2人が腰部捻挫を負った。

(航法の適用)

本件は、港則法の適用港ではない早岐港において、互いに視野の内にあるAとBとが衝突したもので、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、本件のように緩やかに左転していたAと減速しながら航行中のBとの関係についての航法規定がないから、同法第38条及び第39条を適用し、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、早岐港において、緩やかに左転中のAと減速しながら航行中のBとが衝突のおそれがある態勢で接近した際、Aが、見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったことと、Bが、見張り不十分で、衝突を避けるための措置を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、早岐港において、緩やかに左転して同港に隣接したテ-

マパークのスロープへ向かう場合、接近する他船を見落とすことがないよう、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、左転開始前に遊覧船が自船をかわって北上していったことから、後方から他船は来ていないものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、衝突のおそれがある態勢で接近するBに気付かず、衝突を避けるための措置をとらずに同船との衝突を招き、両船に損傷をそれぞれ生じさせ、自船の旅客2人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、早岐港において、減速しながら航行して同港に隣接したテーマパーク内の別荘地へ向かう場合、船首方に死角を生じていたから、前路の他船を見落とすことがないよう、立ち上がって船首方を確認するなど、死角を補う見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、定針前に前路を一見して他船を認めなかったことから、前路に支障となる船舶はいないものと思い、GPSプロッター画面で右舷船首方の浅所や過去の航跡を確認していて、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、衝突のおそれがある態勢で接近しているAに気付かず、衝突を避けるための措置をとらずに同船との衝突を招き、両船に損傷をそれぞれ生じさせ、Aの旅客2人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8月3日

長崎地方海難審判所

審判官 覺 前 修