

令和3年神審第41号

裁 決

モーターボート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、理事官中末陽介出席のうえ審理し、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 事件発生の日時及び場所

令和2年10月11日09時00分

滋賀県琵琶湖南部

2 船舶の要目

船種 船名 モーターボートA

モーターボートB

総トン数	1.0トン	
登録長	5.46メートル	4.86メートル
機関の種類	ディーゼル機関	電気点火機関
出力	264キロワット	110キロワット

3 事実の経過

Aは、平成28年8月に進水し、船体船首部に操縦区画を設け、同区画前部右舷側に舵輪及び機関遠隔操縦装置を、舵輪後方に操縦席をそれぞれ備えたFRP製プレジャーモーターボートで、a受審人が1人で乗り組み、家族等4人を同乗させ、水上スキーを行う目的で、船首0.5メートル船尾0.7メートルの喫水をもって、令和2年10月11日08時57分滋賀県大津市所在のマリーナを発し、同県草津市所在の滋賀県立琵琶湖博物館沖合に向かった。

ところで、琵琶湖は、海上衝突予防法第2条に規定される「海洋及びこれに接続する航洋船が航行することができる水域」に該当せず、同法の適用がないことから、滋賀県は、琵琶湖及び瀬田川洗堰から上流の瀬田川における水上交通の安全を確保し、併せて水上交通に起因する障害の防止に資するとともに、水上の使用に関する事故の防止を図ることを目的とした、滋賀県琵琶湖等水上安全条例（以下「安全条例」という。）を定めて公布していた。

また、安全条例第3条第2項には、「動力船が互いに進路を横切る場合であって、衝突のおそれがあるときは、他の動力船を右舷側に見る動力船は、他の動力船の進路を避けなければならない。」旨の航法が、同条例第9条の2第1号には、「動力船の操船者は、正当な理由がないのに、他の船舶との間に安全な距離を保たないで、自船に他の船舶の進路を横切らせることとなる操船をしてはならない。」旨の動力船による危険行為の禁止がそれぞれ規定されていた。

a 受審人は、同乗者 3 人を自身の左方の椅子に、同乗者 1 人を自身の左後方の椅子にそれぞれ座らせ、自らは操縦席に腰掛けて前示マリーナ東方沖合を東行し、08 時 59 分大津市所在の標高 137.02 メートルの四等三角点日吉台（以下「日吉台三角点」という。）から 092 度（真方位、以下同じ。）1.07 海里の地点で、針路を 115 度に定め、24.3 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。

定針したとき、a 受審人は、右舷船首 56 度 1,000 メートルのところに B を視認することができ、その後同船と衝突のおそれがある態勢で接近したが、針路を定める前に周囲を一見し、航行する船舶を見掛けなかったことから、航行に支障のある他船はいないものと思い、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、a 受審人は、速やかに行きあしを止めるなど、衝突を避けるための措置をとらずに続航し、09 時 00 分僅か前右舷船首至近に B を認めたものの、どうすることもできず、09 時 00 分日吉台三角点から 098 度 1.43 海里の地点において、A は、原針路、原速力のまま、その右舷船首部が B の左舷船首部に後方から 76 度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風はほとんどなく、視界は良好であった。

また、B は、平成 3 年 5 月に進水し、船体中央やや後方に操縦区画を設け、同区画前部右舷側に魚群探知機を組み込んだ GPS プロッター、機関遠隔操縦装置及び舵輪を、舵輪後方に操縦席をそれぞれ備えた FRP 製プレジャーモーターボートで、b 受審人が船舶所有者からレンタルして 1 人で乗り組み、知人 1 人を同乗させ、釣りの目的で、船首 0.2 メートル船尾 1.0 メートルの喫水をもって、同日 07 時 30 分滋賀県守山市所在のマリーナを発し、滋賀県立琵琶湖博物館沖

合の釣り場に向かった。

b受審人は、前示釣り場に到着して釣りを行ったのち、琵琶湖南部を移動しながら釣りをを行い、大津市の大宮川河口付近の釣り場で釣りを終え、08時57分同釣り場を発進し、前示守山市所在のマリーナ付近の釣り場に向かった。

b受審人は、同乗者を自身の左方の椅子に座らせ、自らは操縦席に腰掛け、GPSプロッターを作動させながら大宮川河口沖合を北上し、08時57分半日吉台三角点から149度1.32海里の地点で、針路を039度に定め、28.9ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b受審人は、大宮川河口沖合を続航し、08時59分日吉台三角点から116.5度1.27海里の地点に達したとき、左舷船首48度1,000メートルのところにAを視認することができ、その後同船と衝突のおそれがある態勢で接近したが、GPSプロッターの画面を見ることに気をとられ、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

こうして、b受審人は、速やかに行きあしを止めるなど、衝突を避けるための措置をとらずに進行し、09時00分僅か前左舷船首至近にAを認め、右舵をとったものの、効なく、Bは、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷船首部外板に亀裂等を生じたが、のち修理され、Bは、左舷船首部外板に破口を伴う凹損等を生じ、のち廃船処理された。また、A同乗者1人が左第2肋骨骨折等を、b受審人が左腰椎横突起骨折を、及びB同乗者が脳挫傷、左右肋骨骨折等をそれぞれ負った。

(航法の適用)

本件衝突は、琵琶湖において発生したもので、事実の経過中に示したとおり、安全条例が適用される。

両船は、互いに進路を横切る態勢で接近して衝突に至ったことから、安全条例第3条第2項の航法の適用が考えられるが、事実の経過中に示したとおり、衝突のおそれがある見合い関係が生じたのは、Aが定針した衝突の1分前で、そのときの両船間の距離が1,000メートルで、両船の速力を考えると、通常の運航方法をもって衝突を避けるための十分な時間的、距離的余裕があったとは認められないことから、同条同項の規定の適用はない。

したがって、本件は、動力船の操船者は、正当な理由がないのに、他の船舶との間に安全な距離を保たないで、自船に他の船舶の進路を横切らせることとなる操船をしてはならない旨の、動力船による危険行為の禁止を規定した安全条例第9条の2第1号を適用し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、琵琶湖南部において、両船が互いに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、琵琶湖南部において、水上スキーを行う地点に向けて航行する場合、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、針路を定める前に周囲を一見し、航行する船舶を見掛けなかったことから、航行に支障のある他船はいないものと思い、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ないまま進行して同船との衝突を招き、A、B両船それぞれに損傷を生じさせ、A同乗者、b受審人及びB同乗者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、琵琶湖南部において、出航したマリーナ付近の釣り場に向けて航行する場合、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、GPSプロッタの画面を見ることに気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、衝突のおそれがある態勢で接近するAに気付かず、衝突を避けるための措置をとらないまま進行して同船との衝突を招き、A、B両船それぞれに損傷を生じさせ、A同乗者、B同乗者をそれぞれ負傷させ、自身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4年8月25日

神戸地方海難審判所

審判官 前田 昭 広