

令和4年神審第9号

裁 決

モーターボートA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

補 佐 人 1人

受 審 人 b 1

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、理事官岸尾光一出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 b 1 の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人 a を懲戒しない。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和3年7月13日15時15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	水上オートバイB
総トン数	1.6トン	0.1トン
登録長	5.71メートル	2.89メートル
機関の種類	電気点火機関	電気点火機関
出力	210キロワット	178キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央やや前方に操舵区画を配し、同区画前部右舷寄りに舵輪を備えたFRP製モーターボートで、b1受審人が前任船長として1人で乗り組み、a受審人ほか知人2人を乗せ、ウェイクサーフィンをえい航して遊走する目的で、令和3年7月13日14時45分Bとともに滋賀県大津市苗鹿所在のマリーナを発し、同マリーナ南東方沖合約450メートルの遊走水域に向かった。

b1受審人は、目的の遊走水域に到着後、ウェイクサーフィンをえい航して遊走を行い、15時10分同水域で、同乗者1人とともにBへ移乗して同船前任船長と交代した。

a受審人は、Bから2人を移乗させ、b1受審人に代わって操船に当たり、同船から移乗した同乗者（以下「ウェイクサーファー」という。）が装着したウェイクサーフィンのえい航を始めて前示遊走水域で遊走を行っていたところ、ウェイクサーファーが転倒したことから、船上に引き上げるため、15時13分滋賀県大津市苗鹿三丁目に所在する標高86メートルの山頂（以下「苗鹿山頂」という。）から111度（真方位、以下同じ。）480メートルの地点付近で、船首を北西方に向け、機関を中立運転として漂泊を開始した。

a受審人は、Bの動静を時折確認し、自船に向かって泳いでくるウェイクサーファーを見て、船尾でウェイクサーファーの引き揚げを行いながら漂泊を続け、15時15分僅か前右舷方至近に自船に向首接

近するBを認め、大声を発したものの、15時15分苗鹿山頂から111度480メートルの地点において、Aは、船首が309度を向いていたとき、その右舷船首部にBの船首が後方から80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、視界は良好であった。

また、Bは、最大搭載人員が2人のFRP製水上オートバイで、前任船長b2が1人で乗り組み、知人1人を乗せ、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45分Aとともに前示マリーナを発し、同マリーナ南東方沖合約450メートルの遊走水域に向かった。

b2船長は、目的の遊走水域に到着後、遊走を行い、15時10分同水域で、b1受審人及びAの同乗者と交代して、Bの同乗者とともにAへ移乗した。

b1受審人は、Bに移乗したのち、同船の操船に当たり、同乗者を後部座席に座らせ、Aを時折見て左旋回などをしながら遊走を行い、15時15分少し前苗鹿山頂から104度500メートルの地点に達し、船首が南西方に向いたとき、同船が正船首60メートルのところとなり、Aが船首を北西方に向けてほとんど移動しない様子から漂泊中であることが分かる状況であったが、同船を一見し、北西方に向けて航行しているように見えたことから、Aの船尾方を無難に航過できるものと思い、同船に対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、Aの至近のところで針路を219度に定め、毎時20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、Aに対して衝突の危険を生じさせた。

こうして、b1受審人は、15時15分僅か前、船首方至近にAを認めて右にハンドルを切り、スロットルレバーを離したものの、及ば

ず、Bは、船首が229度を向き、毎時10.0キロ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は右舷船首部外板に擦過傷を、Bは船首外板及び左舷船首部外板に亀裂を伴う擦過傷をそれぞれ生じ、b1受審人が左腸骨骨折を、B同乗者が左腸骨粉碎骨折をそれぞれ負った。

(航法の適用)

本件は、琵琶湖南部において、航行中のBと漂泊中のAが衝突したものであるが、琵琶湖が海上衝突予防法第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できる水域」に該当せず、同法が適用されないため、滋賀県が琵琶湖及び瀬田川における水上交通の安全確保等を目的として定めた滋賀県琵琶湖等水上安全条例（以下「琵琶湖水上安全条例」という。）によって律することになる。

琵琶湖水上安全条例第3条には、動力船が真向かいまたはほとんど真向かいに行き会う場合であって衝突のおそれがあるときの航法、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の航法、動力船が他の動力船を追い越そうとするときの航法、動力船と動力船以外の船舶の航法及び狭い水路における航法はそれぞれ規定されているものの、本件は、航行中の動力船と漂泊中の動力船との衝突であり、発生地点が狭い水路にも該当しないと認められることから、同条に規定する航法を適用することはできない。

一方、琵琶湖水上安全条例第9条の2第3号には、動力船の操船者は、正当な理由がないのに、他の船舶との衝突の危険その他著しい危険を生じさせることとなるような方法で、自船を他の船舶に接近させる操船をしてはならない旨規定されている。

したがって、本件は、航行中のBが、漂泊中のAに向けて至近のとこ

ろで向首進行し、同船に衝突の危険を生じさせたものと認められることから、琵琶湖水上安全条例第9条の2第3号を適用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、航行中のBが、動静監視不十分で、漂泊中のAの至近のところで向首進行し、衝突の危険を生じさせたことによって発生したものである。

b 1 受審人は、琵琶湖南部において、遊走中、Aを認めていた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船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、Aを一見し、北西方に向けて航行しているように見えたことから、同船の船尾方を無難に航過できるものと思い、A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、同船が漂泊中である状況に気付かず、Aの至近のところで向首進行し、同船に対し、衝突の危険を生じさせて衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせ、Bの同乗者を負傷させ、自らも負傷するに至った。

以上のb 1 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。

a 受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年12月15日

神戸地方海難審判所

審判官 下 條 正 昭