

令和4年函審第20号

裁 決

遊覧船A水上オートバイB被引浮体衝突事件

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、理事官西村勇二出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

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

令和2年8月2日13時30分

北海道塩谷漁港北方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 遊覧船A

水上オートバイB

総トン数		0.2トン
登録長	5.08メートル	3.02メートル
機関の種類	電気点火機関	電気点火機関
出力	103キロワット	183キロワット

3 事実の経過

Aは、船体ほぼ中央に操舵区画を配し、同区画中央に舵輪、その前方にマグネットコンパス、左舷前方にGPSプロッター、右舷側に機関操縦レバー及び後方に背もたれのない操縦席が、前部甲板及び後部甲板に背もたれ付き長椅子各1列が、船尾に船外機がそれぞれ備えられた旅客定員7人の人の運送をする内航不定期航路事業に従事するFRP製遊覧船で、a受審人が1人で乗り組み、旅客4人を乗せたゴム製ボートをえい航し、いずれも救命胴衣を着用して遊覧の目的で、船首0.3メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、令和2年8月2日13時20分塩谷漁港南西方にある遊覧船の発着場を発し、同漁港北東方の洞窟等に向かった。

ところで、Aの被引ボートは、X社が所有し、長さ3.58メートル幅1.80メートルで、日本小型船舶検査機構の検査を受け、円筒型ゴム製クッションが船横方向に3列備えられた旅客定員6人の非自航式で、長さ約6.5メートルの合成繊維製のえい航索でえい航されていた。

a受審人は、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、13時29分少し前塩谷漁港北方沖合を北上中、左舷方500メートル付近にBを初認し、13時29分半少し前塩谷港外防波堤西灯台（以下「塩谷西灯台」という。）から016.5度（真方位、以下同じ。）820メートルの地点で、針路を151度に定め、6.0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。

a 受審人は、13時29分半僅か前塩谷西灯台から017度815メートルの地点に達したとき、Bが右舷船尾52度270メートルのところとなり、その後同船が自船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、Bは自船の後方となり、追越し船であるBが自船を避けるものと思い、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かった。

こうして、a 受審人は、避航を促す音響信号を行わず、間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとらずに続航し、13時30分僅か前自船の右舷方至近をBが航過したのち、同船が浮体をえい航していることを知り、同浮体が接近する危険を感じて機関を停止して左舵15度をとったものの、及ばず、13時30分塩谷西灯台から023度745メートルの地点において、Aは、船首が139度を向き2.0ノットの速力となったとき、その右舷船首部にB被引浮体の左舷船首が後方から26度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であった。

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1人で乗り組み、知人1人を同乗させ、知人6人を乗せたゴム製浮体をえい航し、いずれも救命胴衣を着用して遊走の目的で、船首尾とも0.2メートルの喫水をもって、同日13時00分北海道余市港東方の砂浜を知人のモーターボートとともに発し、塩谷漁港北東方の洞窟等に向かった。

ところで、B被引浮体は、長さ3.42メートル幅1.80メートルで、バナナ型ゴム製浮体が双胴となって各胴3人が乗ることができ、各座席の前方には取手が設置され、長さ約21.5メートルの合成繊維製のえい航索でえい航されていた。

b 受審人は、前示洞窟に向けて遊走中、B 被引浮体に搭乗していた 4 人が寒さを訴えたことから知人のモーターボートに移乗させ、移乗しなかった 2 人を浮体の各胴中央にそれぞれ 1 人を乗せて東行し、1 3 時 2 9 分半僅か前塩谷西灯台から 3 5 8 度 8 2 0 メートルの地点で、針路を 1 1 3 度に定め、1 8.9 ノットの速力で進行した。

針路を定めたとき、b 受審人は、左舷船首 1 4 度 2 7 0 メートルのところに、A を初認し、その後同船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、A は速力を落としているように見えたので、前路を横切ることができるものと思い、A と B 被引浮体との接近状況を確認するなど、A 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かった。

こうして、b 受審人は、A を確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまでその進路を避けないで続航し、B は、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、A は、右舷船首部ハンドレールに破損を、B 被引浮体は、左舷船首に擦過傷をそれぞれ生じ、B 被引浮体の搭乗者 1 人が、左大腿部打撲及び左下肢擦過傷を負った。

(航法の適用)

本件は、塩谷漁港北方沖合で両船が衝突したものであり、衝突地点付近は海上交通安全法及び港則法の適用海域でないことから、一般法である海上衝突予防法を適用することとなる。

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、B が A の右舷正横後 2 2 度 3 0 分を超える後方の位置から、同船を追い越す態勢で接近して衝突に至ったものであり、衝突のおそれがある見合い関係が生じたのち、両船はともに、そのままの針路及び速力を維持して進行す

ることが予想でき、行動の自由を制限されておらず、Bが避航義務を、Aが針路及び速力の保持、避航を促す音響信号及び協力動作履行の各義務を果たすのに十分な時間的、距離的余裕があったと認められることから、本件は、海上衝突予防法第13条の追越し船の航法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、塩谷漁港北方沖合において、Aを追い越すBが、動静監視不十分で、Aを確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまでその進路を避けなかったことによって発生したが、Aが、動静監視不十分で、避航を促す音響信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

b受審人は、塩谷漁港北方沖合において、遊走しながら南下中、左舷前方に同航するAを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船とB被引浮体との接近状況を確認するなど、A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は速力を落としているように見えたので、前路を横切ることができるものと思い、同船に対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、自船がAを追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、同船を確実に追い越し、かつ、十分に遠ざかるまでその進路を避けずまま進行して衝突を招き、A及びB被引浮体にそれぞれ損傷を生じさせ、同浮体の搭乗者1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受審人は、塩谷漁港北方沖合において、遊覧しながら南下中、自船

を追い越す態勢となるB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に、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、Bは自船の後方となり、追越し船であるBが自船を避けるものと思い、B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、同船が自船を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、避航を促す音響信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行して衝突を招き、A及びB被引浮体にそれぞれ損傷を生じさせ、同浮体の搭乗者1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。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年3月14日

函館地方海難審判所

審判官 大野 浩