

令和4年横審第13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

補 佐 人 1人

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、理事官桐井晋司出席のうえ審理し、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3年11月13日06時52分半僅か前

静岡県浜名港

## 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		2.4トン	5トン未満
全長			5.79メートル
登録長		6.57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	14キロワット

## 3 事実の経過

### (1) Aの設備等

Aは、平成20年5月に進水し、船体中央部に操縦区画を設けたFRP製モーターボートで、同区画左舷前部に舵輪、その前方に左舷側から機関回転計、魚群探知機一体型のGPSプロッター及び魚群探知機、右舷側に機関遠隔操縦装置、後方に操縦席をそれぞれ装備し、有効な音響による信号を行うことができる手段として救命胴衣の笛を備えていた。

操縦性能は、海上試運転成績書によれば、機関を回転数毎分5,800にかけて、38.7ノットの速力で航行中、後進一杯を発令して船体が停止するまでの所要時間が18.93秒で、最短停止距離が120メートルであった。

### (2) Bの設備等

Bは、平成8年6月に進水した和船型無蓋のFRP製モーターボートで、船尾中央に船外機1機を装備し、有効な音響による信号を行うことができる手段として救命胴衣の笛を備えていた。

### (3) 浜名港

浜名港は、浜名湖の湖口に位置する南方に開いた港で、同港南東部の静岡県舞阪漁港とともに同県西部における重要な水産基地とし

て機能しているほか、静穏な水面を活かした海洋性レクリエーション活動が盛んで、中央部に位置する弁天島、西之島裏、東郷島、カラス弁天4島とその周辺が、ボートパーク及び魚釣り施設並びに付帯する鉄道駅、駐車場及び港湾緑地等を備えた造成地（以下「弁天島造成地」という。）として開発され、多数の漁船及びプレジャーボートの利用に供されていた。

弁天島造成地東側と対岸の浜松市西区舞阪町舞阪地区間は、南北方向約600メートル、東西方向約150メートルないし約200メートルの浜名港北東部と南東部を結ぶ航路筋（以下「弁天島水路」という。）にあたり、同水路南部に北側から鉄道用橋りょう3基及び道路用橋りょう2基が連続して架けられていた。

各鉄道用橋りょうは、橋脚8脚を備えた9径間PC単純T桁橋構造で、橋長及び各支間長がそれぞれ176.66メートル及び19.16メートル並びに176.74メートル及び19.20メートルないし19.15メートルあり、両道路用橋りょうは、杭基礎の壁式小判型橋脚6脚を備えた7径間ポストテンション方式PC単純T桁橋構造で、橋長及び各支間長がそれぞれ162.64メートル及び22.60メートル並びに159.00メートル及び21.40メートルないし22.40メートルであった。

そして、各橋りょう中央部付近の橋脚で囲まれた南北方向約160メートルないし約180メートル、東西方向約40メートルの水域は、公益財団法人浜名湖総合環境財団により、水路を示す標識が各橋脚側面に掲示され、橋りょう下通過時は最徐行すること、見張りを厳重にすることなどの指導が行われていた。

#### (4) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人が1人で乗り組み、知人1人を乗せ、いずれも救

命胴衣を着用し、釣りの目的で、船首0.60メートル船尾0.83メートルの喫水をもって、令和3年11月13日06時45分静岡県湖西市東部所在のマリーナを発し、浜名港南方沖合の釣り場に向かった。

a 受審人は、魚群探知機一体型のGPSプロッター表示画面の右半分に魚群探知機画面を、左半分にGPSプロッター画面をそれぞれ表示させた状態で作動させ、同乗者を操縦席の右舷側に設けられた椅子に腰掛けさせ、自らは同席に腰掛けた姿勢で操船に当たり、船首方を一べつして弁天島水路に他船がないと判断し、06時52分少し過ぎ舞阪灯台から338度（真方位、以下同じ。）1,260メートルの地点で、針路を201度に定め、機関を回転数毎分3,800にかけ、折からの潮流に乗じて23.0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。

針路を定めたとき、a 受審人は、狭い水域において船舶交通がふくそうしている港内である弁天島水路を航行していたものの、船舶が時間的、距離的余裕をもって避航動作を容易にとれるよう適度な速力まで減速するなど、他の船舶に危険を及ぼさないような速力で航行しなかった。

a 受審人は、弁天島水路南部に至って橋りょう下の通過を始め、橋脚との離隔距離を目測しながら続航し、06時52分半少し前舞阪灯台から334度1,180メートルの地点に達したとき、左舷船首13度50メートルのところに、漂泊中のBを視認することができ、同船がそのまま漂泊を続けていれば、Bの右舷方を約10メートル隔てて無難に航過する態勢であったところ、同船が自船の前路に向けて発進し、新たな衝突の危険を生じさせたが、橋脚との離隔距離を目測することに気を奪われ、見張りを十分に行わなかった

ので、このことに気付かなかった。

こうして、a受審人は、避航を促す音響信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらないまま進行中、左舷船首方至近にBを認めたものの、どうすることもできず、06時52分半僅か前舞阪灯台から332度1,140メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その船首部がBの右舷中央部に後方から65度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の西北西風が吹き、潮候はほぼ低潮時にあたり、視界は良好で、衝突地点付近には南南西方に向かう弱い潮流があった。

また、Bは、b受審人が1人で乗り組み、知人2人を乗せ、いずれも救命胴衣を着用し、釣りの目的で、船首0.2メートル船尾0.5メートルの喫水をもって、同日06時15分浜名港東部所在のマリーナを発し、弁天島南部の釣り場に向かった。

b受審人は、弁天島水路を南下して前示釣り場に至り、同乗者2人を船首部及び中央部にそれぞれを座らせ、自らは右舷船尾部で船首方を向いて立った姿勢で操船に当たり、06時48分半少し前舞阪灯台から337度1,200メートルの地点で、船首を南南西方に向け、機関を中立運転にかけ、折からの潮流により208度の方向に0.9ノットの速力で圧流されながら漂泊を始めた。

b受審人は、06時52分半少し前舞阪灯台から333度1,140メートルの地点に至り、船首が208度を向いていたとき、右舷船尾20度50メートルのところ、航行中のAを視認することができ、そのまま漂泊を続ければ、同船が自船の右舷方を約10メートル隔てて無難に航過する態勢であったが、周囲を一べつして他船を見掛けなかったことから、航行の支障となる船舶はいないものと思

い、見張りを十分に行わなかったもので、このことに気付かず、針路を266度に定めてAの前路に向けて発進し、同船に対して新たな衝突の危険を生じさせ、折からの潮流により左方に8度圧流され、5.4ノットの速力で手動操舵によって進行した。

b受審人は、船首方を注視して続航中、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、船首部船底外板に修理を要しない擦過傷等を、Bは、右舷中央部外板に破口を伴う擦過傷等をそれぞれ生じ、b受審人が26日間の入院を含む全治約3か月の加療を要する不安定型骨盤骨折を、B同乗者1人が全治約2か月の加療を要する左橈骨骨幹部骨折を、B同乗者1人が全治約3週間の加療を要する頸部捻挫等をそれぞれ負った。

#### (航法の適用)

本件は、特別法である港則法が適用される浜名港の弁天島水路南部において、航行中のAと漂泊状態から発進して航行中のBとが衝突したものであり、同法の適用について検討する。

港則法の航法に関する規定のうち、第13条の航路における航法に関する規定、第15条「汽船が港の防波堤の入口又は入口付近で他の汽船と出会う虞のあるときは、入航する汽船は、防波堤の外で出航する汽船の進路を避けなければならない。」旨の規定は、弁天島水路南部が港則法第11条で定められた航路ではなく、衝突地点が防波堤の入口又は入口付近でもないから、いずれも本件には適用されない。

港則法第16条第1項「船舶は、港内及び港界附近においては、他の船舶に危険を及ぼさないような速力で航行しなければならない。」旨の規定は、狭い水域において船舶交通がふくそうしている港内及びその境

界付近において自船及び他船の事故を防止するために設けられた規定で、航走波の影響で他船に危険を及ぼさないようにし、かつ、船舶が時間的、距離的余裕をもって避航動作を容易にとれるよう適度な速力で航行することを義務付けたものと解釈でき、弁天島水路南部が浜名港港内であることから、本件には同条が適用される。

その他、港則法には本件に適用すべき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。）によって律することとなる。

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、互いに進路を横切る態勢で衝突に至ったことから、予防法第15条の横切り船の航法の適用が考えられるが、定型的航法を適用する十分な時間的、距離的余裕があったとは認められないから、本件は予防法第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。

#### （原因の考察）

本件発生当時、Aが23.0ノットの速力で航行していたものであるが、このことが本件発生の原因となるかについて検討する。

両船間に衝突の危険が生じたのは、06時52分半少し前、漂泊中のBが発進して、航行中のAとの船間距離が50メートルとなったときで、Aの操縦性能については、事実の経過(1)「Aの設備等」で示したとおり、機関を回転数毎分5,800にかけて、38.7ノットの速力で航走中、後進一杯を発令して船体が停止するまでの所要時間が18.93秒で、最短停止距離が120メートルであったものの、a受審人の当廷における、「機関を回転数毎分3,300及び2,000にかけて、20ノット及び10ノットの各速力で航行中、後進一杯を発令して船体が停止するまでの最短停止距離がそれぞれ30メートルないし50メートル及

び10メートルないし20メートルであった。潮流がある場合でも、舵効きを維持したまま10ノットまで減速できた。」旨の供述から、Aは、弁天島水路を航行する際、舵効きを維持したまま速力を10ノットまで減じることが可能で、仮に、同船が、10ノットの速力で航行していれば、発進したBの40メートルないし30メートル手前で停止することができ、衝突を避けるための措置をとることができたと認められる。

港則法第16条第1項で規定する他船に危険を及ぼさない速力とは、地形、船型、船の大きさ、船舶交通のふくそう度等周囲の状況によって異なり、一概に速力の制限を何ノットというように規定されていないものの、事実の経過で示したとおり、Aが、同船との衝突の危険を避けるため、避航動作を容易にとれなかったことは、当時の速力が、同項の規定に違反し、他の船舶に危険を及ぼさないような速力でなかったことを示している。

したがって、Aが23.0ノットの速力で航行していたことは、船舶が時間的、距離的余裕をもって避航動作を容易にとれるよう適度な速力まで減速するなど、他の船舶に危険を及ぼさないような速力で航行しなかったものであり、本件と相当な因果関係があると認められる。

#### (原因及び受審人の行為)

本件衝突は、浜名港において、漂泊中のBが、見張り不十分で、無難に航過する態勢であったAの前路に向けて発進し、新たな衝突の危険を生じさせたことによって発生したが、航行中のAが、他の船舶に危険を及ぼさないような速力で航行しなかったばかりか、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も一因をなすものである。

b受審人は、浜名港において、漂泊を終えて同港南部の係留施設に向けて発進する場合、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、周囲を一べつして他船を見掛けなかったことから、航行の支障となる船舶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、自船の右舷方を無難に航過する態勢であったAの存在に気付かず、同船の前路に向けて発進し、新たな衝突の危険を生じさせてAとの衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせ、Bの同乗者2人を負傷させるとともに自ら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。

a受審人は、浜名港において、同港南方沖合の釣り場に向けて航行する場合、前路の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、通過を始めた弁天島水路南部の橋りょう4基の橋脚との離隔距離を目測することに気を奪われ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、自船の前路に向けて発進し、新たな衝突の危険を生じさせたBの存在に気付かず、衝突を避けるための措置をとることなく進行して同船との衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせ、b受審人及びBの同乗者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。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年3月2日

横浜地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁