

令和5年那審第2号

裁 決

水上オートバイ 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

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、理事官中山国夫出席のうえ審理し、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 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4年8月12日15時30分

沖縄県竹富島南西方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 水上オートバイ A

総 ト ン 数 0.2 トン  
登 録 長 3.02 メートル  
機 関 の 種 類 電 気 点 火 機 関  
出 力 132 キロワット  
船 種 船 名 水 上 オ ー ト バ イ B  
総 ト ン 数 0.2 トン  
登 録 長 3.02 メートル  
機 関 の 種 類 電 気 点 火 機 関  
出 力 132 キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等

##### ア A

Aは、平成28年12月に進水し、艇体前部の左右にバックミラーを、操縦者が跨乗するフロントシートに連続してリアシートをそれぞれ装備する、最大とう乗人員が船員1人及び旅客2人の電動後進レバーを備えたFRP製水上オートバイで、（一部省略）マリンスポーツ店が貸し出しを行っていた。

##### イ B

Bは、平成26年2月に進水した、Aと同型のFRP製水上オートバイで、マリンスポーツ店が貸し出しを行っていた。

#### (2) 関係人の経歴等

##### ア a 受審人

a 受審人は、友人が操縦する水上オートバイのリアシートに跨乗してマリンスポーツを行うなか、自身も水上オートバイを操縦したいと考えるようになり、令和4年7月に現有免許を取得し、東京湾等で同オートバイの操縦経験があった。

イ b 受審人

b 受審人は、友人と共に水上オートバイを操縦してマリンスポーツを行いたいと考えるようになり、令和4年3月に現有免許を取得し、東京湾で同オートバイの操縦経験が1回あった。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、救命胴衣を着用したa受審人が1人で乗り組み、マリンスポーツ店が企画する周遊を兼ねたシュノーケリングの目的で、船首尾とも0.4メートルの喫水をもって、令和4年8月12日13時15分沖縄県石垣港を発し、竹富島西方沖合に向かった。

a受審人は、Bとともに、いずれも救命胴衣を着用して特殊小型船舶操縦士の免許を取得したマリンスポーツ店の店員1人が船長となり助手2人を乗せて操縦する案内役の水上オートバイ（以下「案内艇」という。）を追走して竹富島北方沖合を經由し、14時00分頃同島西方沖合に到着してAを助手に預け、シュノーケリングを行って竹富島西方沖合の浅瀬で休憩をとったのち、15時00分頃同浅瀬を発進し、Bと並航する態勢で案内艇を追走しながら帰途に就いた。

a受審人は、竹富島南西方沖合に至り、自艇が最後方を航行することとし、減速してBの後方に位置する態勢をとり、15時27分少し前小浜航路第1号立標から323度（真方位、以下同じ。）980メートルの地点で、同艇の船尾部に向けて針路を124度に定め、5.4ノットの速力（対地速力、以下同じ。）とし、案内艇、B及び自艇の順にいずれも約50メートルの間隔となる縦列を構成して進行した。

a受審人は、Bの進路から離路しないように注意を払うなか、同艇との船間距離を保って小浜航路第3号立標を左舷方に通過したと

ころ、付近水域に航行の支障となる他船を見掛けなかった上、Bの航行の様子により、同艇がしばらく直進するものと見込み、周囲の景色を眺めながら続航した。

a 受審人は、15時30分少し前小浜航路第1号立標から341度530メートルの地点に達したとき、Bが正船首30メートルのところに漂泊中で、その後同艇に向首して衝突の危険がある態勢で接近する状況であったが、周囲の景色を眺めることに気をとられ、Bとの船間距離を継続して確かめるなど、同艇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、Bを避けることなく進行した。

こうして、a 受審人は、周囲の景色を眺めたまま続航し、15時30分小浜航路第1号立標から343度500メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力で、その船首部がBの船尾部に真後ろから衝突した。

当時、天候は曇りで風力3の東南東風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、特殊小型船舶操縦士の免許を取得したb 受審人の友人が船長として乗り組み、同受審人をリアシートに乗せ、いずれも救命胴衣を着用し、マリンスポーツ店が企画する周遊を兼ねたシュノーケリングの目的で、船首尾とも0.4メートルの喫水をもって、同日13時15分石垣港を発し、竹富島西方沖合に向かった。

b 受審人は、竹富島西方沖合に到着してBを助手に預け、シュノーケリングを行って同沖合の浅瀬で休憩をとったのち、復路の操縦に当たるため、同艇に船長として乗り組み、友人をリアシートに乗せ、同人に両手で自身をつかませて15時00分頃同浅瀬を発進し、Aと並航する態勢で案内艇を追走しながら帰途に就いた。

b受審人は、竹富島南西方沖合に至り、案内艇、自艇及びAの順となる縦列を構成し、時折、目視により同艇の方位及び距離を確かめる傍ら、案内艇との間隔を保って小浜航路第3号立標を左舷方に通過したのち、同艇が前路で漂泊したため自艇も漂泊することとし、15時29分半少し過ぎ案内艇の船尾方約20メートルとなる衝突地点付近で、同艇の船尾部に船首を向けて電動後進レバーを掛けるとともに、機関を中立運転として漂泊を開始した。

b受審人は、15時30分少し前衝突地点で、船首が124度を向いていたとき、Aが正船尾30メートルのところとなり、その後同艇が自艇に向首して衝突の危険がある態勢で接近する状況であったが、Aも自艇の付近水域で前進行きあしを止めるものと思い、目視やバックミラーによりAの方位及び距離を継続して確かめるなど、同艇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が更に接近しても衝突を避けるための措置をとることなく漂泊を続けた。

こうして、b受審人は、案内艇に視線を向けていたところ、Bは、船首が124度を向いたまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首部の係留用金具に擦過傷を、Bは、リアシート後部に割損等をそれぞれ生じ、B同乗者が第7胸椎骨折等を負った。

#### (航法の適用)

本件は、竹富島南西方沖合において、航行中のAと漂泊中のBとが衝突したもので、衝突地点付近の水域には特別法である港則法及び海上交通安全法の適用がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用されることになる。

海上衝突予防法には、航行中の船舶と漂流中の船舶とに適用できる定型的な航法規定がないので、同法第38条及び第39条の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、竹富島南西方沖合において、航行中のAが、動静監視不十分で、前路で漂流中のBを避けなかったことによって発生したが、Bが、動静監視不十分で、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。

a 受審人は、竹富島南西方沖合において、案内艇、B及び自艇の順となる縦列を構成して航行する場合、Bとの船間距離を継続して確かめるなど、同艇に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、周囲の景色を眺めることに気をとられ、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、前路で漂流中の同艇に向首して衝突の危険がある態勢で接近する状況に気付かず、Bを避けずまま進行して衝突する事態を招き、A、B両艇に損傷を生じさせ、B同乗者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、竹富島南西方沖合において、案内艇、自艇及びAの順となる縦列を構成して航行中、案内艇が前路で漂流したため自艇も漂流する場合、目視やバックミラーによりAの方位及び距離を継続して確かめるなど、同艇に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、Aも自艇の付近水域で前進行きあしを止めるものと思い、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、同艇が

自艇に向首して衝突の危険がある態勢で接近する状況に気付かず、Aが更に接近しても衝突を避けるための措置をとることもないまま漂泊を続けて衝突する事態を招き、A、B両艇に損傷を生じさせ、自艇同乗者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5年6月29日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文