

令和 6 年横審第 2 6 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、理事官高橋政章出席のうえ審理し、
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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和 5 年 7 月 3 0 日 1 3 時 3 0 分

静岡県相良港

2 船舶の要目

船 種 船 名 水上オートバイ A

水上オートバイ B

総 ト ン 数	0.2 トン	0.2 トン
登 録 長	3.02 メートル	2.99 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	193 キロワット

3 事実の経過

Aは、最大搭載人員が3人のFRP製水上オートバイで、a受審人が単独で乗り組み、救命胴衣を着用し、遊走の目的で、船首尾0.3メートルの等喫水をもって、B及びほか2隻の水上オートバイとともに、令和5年7月30日13時00分相良港北方の海岸を発し、同港南方沖合に向かった。

ところで、a受審人は、令和2年8月に特殊小型船舶操縦士の免許を取得し、それ以降の夏場のみ、月に1回程度、友人所有の水上オートバイを借りて操縦していた。

a受審人は、相良港南方沖合に到着し、B及び前示の2隻の僚船とともにその付近を遊走したのち、いったん停船して集まり、同港の西防波堤東方約200メートル沖合の集合地点（以下「東方集合地点」という。）を目指すこととし、13時28分半僅か過ぎBに続いて再び発進して海岸線に沿って北上し、13時29分少し過ぎ相良港東防波堤灯台（以下「相良東灯台」という。）から214度（真方位、以下同じ。）1,750メートルの地点で、針路を030度に定め、37.8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、Bが正船首100メートルのところとなり、その後、Bのほぼ正船尾を追走する状況となったことを認めたが、日頃、仲間の水上オートバイと東方集合地点まで航行する際、停船しないで直接向かっていたことから、このときも、Bが途中で停船

することがないものと思い、Bとの船間距離を十分に確保しなかった。

こうして、a受審人は、13時30分僅か前相良東灯台から217度960メートルの地点に至り、自船が追走していたBが停船し、衝突の危険を生じさせる状況となったものの、自船の後方を追走する僚船の方に視線を向けていてこの状況に気付かず、前方に視線を戻して至近に迫ったBに気付き、ハンドルを右に操作したものの、及ばず、Aは、13時30分相良東灯台から218度860メートルの地点において、船首が060度を向いたとき、原速力のまま、その左舷船首部がBの右舷船尾部に、後方から30度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の南西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、最大搭載人員が3人で、ジェットノズル後方に水流噴出方向制御装置を有する後進可能なFRP製水上オートバイで、b受審人が単独で乗り組み、救命胴衣を着用し、遊走の目的で、船首尾0.3メートルの等喫水をもって、A及びほか2隻の水上オートバイとともに、同日13時00分相良港北方の海岸を発し、同港南方沖合に向かった。

ところで、b受審人は、令和4年1月に特殊小型船舶操縦士の免許を取得してBを購入し、それ以降の夏場のみ、月に3回程度、Bを操縦していた。

b受審人は、相良港南方沖合に到着し、A及び前示の2隻の僚船とともにその付近を遊走したのち、いったん停船して集まり、東方集合地点を目指すこととし、13時28分半僅か前僚船の1隻に続いて再び発進して海岸線に沿って北上し、13時29分僅か過ぎ相良東灯台から214度1,750メートルの地点で、針路を030度に定め、37.8ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

b 受審人は、海岸線とほぼ平行に北上を続けていたところ、前方の海岸付近に遊泳者を認め、自船の後方をAが追走していることを承知していたので、停船してAをやり過ごしてから針路を変更することとし、13時30分僅か前衝突地点で、Aが正船尾100メートルのところとなり、このまま続航すればAの前方を無難に航行する状況であったが、定針する前にAの動静を確認し、a 受審人が引き続き自船の動静を認識しているものと思い、定針後もAとの相対位置関係を確認するなど、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、ハンドルのレバーを操作して船首方向を航行中と変化させずに停船したところ、Aの至近で停船する態勢となり、Aに対して衝突の危険を生じさせた。

こうして、b 受審人は、後方を振り向いて船尾至近に迫ったAを認めたものの、どうすることもできず、Bは、船首が030度を向き、行きあしがらないまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは左舷船首部外板に擦過傷等を、Bは右舷船尾部外板に亀裂等をそれぞれ生じ、b 受審人が右大腿骨転子部開放骨折を負った。

(航法の適用)

本件は、港則法が適用される相良港において、東方集合地点に向かって遊走する際、航行中のAと、航行状態から停船したBとが衝突したもので、適用される航法について検討する。

本件は、Bが、相良港の西防波堤南面から550メートルの地点で停船したものの、A及びB両船の大きさを考慮すると、Bが停船した地点の周囲には十分な可航水域があることから、港則法第10条に基づく同法施行規則第6条の停泊の制限の適用はない。

また、衝突地点が相良港の西防波堤南面から550メートルの地点であるものの、A及びB両船にとって見通しの悪い場所ではなく、出会い頭の状況で衝突したものではないと認められることから、港則法第17条の適用はない。

そして、A及びBが、ともに総トン数20トン未満の汽船であることから、両船それぞれが汽艇等に該当し、当時、互いにその外見で容易に識別できる状況であったと認められるので、港則法第18条の適用もない。

その他、港則法には、本件に適用されるほかの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。）が適用されることとなる。

A及びBの相対位置関係のみを見ると、衝突の直前までBがAの前方を航行していたことから、予防法第13条の追越し船の航法の適用が考えられるが、Bが停船せずに続航していれば、両船は100メートル隔てて航行していたこと及びAの前方を航行するBが衝突の約5秒前に停船し、このとき以降、衝突の危険が生じたもので、予防法の定型的航法を適用する通常の運航方法をもって避航動作をとる十分な時間的、距離的余裕があったとは認められないことから、本件に同条を適用するのは相当でない。

その他、予防法には、本件に適用すべき航法規定がないことから、本件は、予防法第38条及び第39条を適用して船員の常務により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、相良港において、AがBを追走しながら東方集合地点に向かって遊走する際、AがBとの船間距離の確保が不十分であったこと

と、Bが、動静監視不十分で、後方を追走する態勢のAの至近で停船し、衝突の危険を生じさせたこととによって発生したものである。

a 受審人は、相良港において、AがBを追走しながら東方集合地点に向かって遊走中、Bのほぼ正船尾を追走する状況となったことを認めた場合、37.8ノットの速力で航行していたのだから、Bが停船しても回避することができるよう、Bとの船間距離を十分に確保すべき注意義務があった。ところが、同人は、日頃、仲間の水上オートバイと東方集合地点まで航行する際、停船しないで直接向かっていったことから、このときも、Bが途中で停船することがないものと思い、Bとの船間距離を十分に確保しなかった職務上の過失により、Bとの衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせ、b 受審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、相良港において、AがBを追走しながら東方集合地点に向かって遊走中、遊泳者を認めて停船する場合、自船の後方をAが追走していることを承知していたのだから、衝突のおそれの有無を判断できるよう、定針後もAとの相対位置関係を確認するなど、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、定針する前にAの動静を確認し、a 受審人が引き続き自船の動静を認識しているものと思い、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、Aの至近で停船し、Aに対して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、自身が負傷するに至った。

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6年11月14日

横浜地方海難審判所

審判官 米 倉 毅