

平成23年横審第30号

裁 決

モーターボートミッカビユースセンター  
被引カッター（船名なし）転覆事件

受 審 人 檀 野 清 司

本 籍 東京都杉並区下井草一丁目20番

生年月日 昭和33年2月4日

職 名 ミッカビユースセンター船長

操縦免許 小型船舶操縦士

（二級，特殊小型船舶操縦士及び特定操縦免許）

補 佐 人 早 川 修

本件について，当海難審判所は，理事官甲斐賢一郎出席のうえ審理し，  
次のとおり裁決する。

主 文

受審人檀野清司の小型船舶操縦士の業務を2箇月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

平成22年6月18日15時25分

静岡県浜名湖

2 船舶の要目

船種	船名	モーターボート	カッター (船名なし)
		ミッカビユースセンター	
船籍	港	静岡県浜松市	
船舶所有者		静岡県	静岡県
全長		7.00メートル	7.00メートル
幅		2.35メートル	2.10メートル
深さ		1.01メートル	0.78メートル
機関の種類		電気点火機関	
出力		73キロワット	
船舶番号		242-15913静岡	

### 3 事実の経過

#### (1) カッター訓練等

静岡県立三ヶ日青年の家（以下「青年の家」という。）は、浜松市北区三ヶ日町都筑の、浜名湖北岸の湖畔に所在し、公募で選出された民間企業が管理、運営する青少年教育施設で、平成22年4月1日檀野受審人が所長として赴任し、幼児から成人までの若者に対し、湖上と湖畔での自然体験活動を通じた研修等を実施していたところ、同年6月18日午後から愛知県豊橋市立章南中学校1年生のカッター訓練（以下「訓練」という。）を行うこととなった。

訓練では、全長9メートルで12本のかいを備えた約30人乗りのカッター2隻（以下「A艇」及び「B艇」という。）と、同7メートルで8本のかいを備えた約20人乗りのカッター（船名なし）（以下「C艇」という。）及びC艇と同型、同装備のカッター1隻（以下「D艇」という。）が使用され、A艇及びB艇は、所員艇と呼ばれ、青年の家の所員1人が舵取りを担う艇指揮として乗船するほか、引率の教諭1人が艇長として乗船し、C艇及びD艇は、自主

艇と呼ばれ、同所員が乗船しない代わりに、同教諭2人が艇長と艇指揮として乗船することとなっていて、各船の艇指揮がトランシーバーを携行し、A艇の艇指揮がキャプテンと呼ばれる総指揮者を兼ねていた。

訓練は、当日の風向等によって、青年の家の東方、南方あるいは南西方の中から選択される片道3.5キロメートルの湖上を、生徒2人ないし3人で1本のかいを握り、艇長の掛け声に合わせてかいを漕ぎ、休憩時間も含めて、1時間ないし1時間半かけて往復するもので、青年の家が作成した訓練の手引きには、次のいずれかの事項に該当する場合は、出港を中止することが規定されていた。

ア 暴風・強風・波浪・津波等の警報が発令されている場合

イ 落雷の危険が予測できる場合

ウ 所長から出港を中止するように指示された場合

また、ミッカビユースセンター（以下「ミ号」という。）は、船体中央部に操縦席を配し、同席で操作する船外機を備え、同機両脇のサイドデッキ上にスターンクリートを有する、最大搭載人員10人のFRP製プレジャーモーターボートで、訓練中のかいの折損、乗船者の体調不良等の事態発生に対する救援活動等に使用されていた。

## (2) 本件発生に至る経緯

訓練当日、遠州灘の南方にあった梅雨前線の北上に伴い、青年の家では、11時30分頃雨が降り出し、12時02分静岡地方気象台が遠州南に大雨・雷・強風・波浪・洪水注意報（以下「注意報」という。）を発表し、青年の家の所員の1人がインターネットによる定時の気象情報収集で、注意報を入手し、他の所員に周知するための定型用紙にその内容を記載して、青年の家の本館内の壁に貼り

出し、12時10分檀野受審人に報告した。

檀野受審人は、注意報が発表された旨の報告を受け、壁に貼り出された気象情報を見るとともに、自らもインターネットで同情報を確認して、夕方から風が強まる予報であることを知り、12時45分キャプテンから、雨が降っていて注意報も出ているので、早めに訓練を切り上げたい旨の提案を受け、まだ風が弱く、浜名湖の湖面に波もなかったことから、風が強くなる前に訓練を終わらせることができると考え、キャプテンの提案を受け入れた。

13時30分引率の教諭に注意報が発表されていることが伝えられないまま、ハーバーと呼ばれる船だまりで訓練が開始され、生徒に対しては、かいの扱い方など、艇長と艇指揮の教諭に対しては、声の掛け方、トランシーバーの使用方法などの説明のほか、舵の取り方として、右に行きたいときはチラーを左に、左に行きたいときにはチラーを右に取るようにとの説明があった後、生徒は、体操着の上にカップ、救命胴衣を着用し、靴を履いて、A艇からD艇まで順に27人、29人、女子生徒面野花菜を含む18人、18人ずつに分かれ、艇長、艇指揮と共に各船に乗船した。

そして、乗船しない所員が岸壁で長さ10メートルの船尾係留索の一端を持ち、艇長の掛け声に合わせて生徒がかいを漕ぎ、艇指揮が舵を取って、同索が張るまでカッターが前進すると、同所員が同索を手繰り寄せて元に戻し、何度も同じことを繰り返して練習し、14時35分檀野受審人と同所員に見送られ、A艇から順次ハーバーを離岸した。

C艇は、船首0.3メートル船尾0.4メートルの喫水をもって、A艇、B艇に続き、後方にD艇が付いて、風力2の東風に向かって東方に漕ぎ出したところ、間もなく風向が南に変わって風力が4と

なり、湖面に白波が立ち始めて、キャプテンからトランシーバーを通して針路を南方に変えるよう指示を受けたものの、4人の生徒が船酔いをして、かいを漕ぐことができなくなり、艇指揮がキャプテンにその旨を報告し、その場で漂泊して待つようにとの指示を折り返し受けた。

一方、檀野受審人は、各船がハーバーを出るのを見送った後、残った所員と共に、ハーバー近くの艇庫内やその付近で、キャプテンと各艇指揮とのトランシーバーでの交信を傍受しながら待機するうち、15時00分頃キャプテンがB、C及びD各船に対し、針路を南に変えるよう指示するのを聞き、ハーバーにある吹き流しを見て風向が南に変わったことを知り、続いて、C艇の艇指揮がキャプテンに、生徒が船酔いをしてかいを漕ぐことができないことを報告しているのを聞いた。

15時05分檀野受審人は、トランシーバーを通してキャプテンからC艇を救助するよう要請を受け、所員1人（以下「乗組員」という。）を伴って、ハーバーに係留してあったミ号に乗り組み、船首0.17メートル船尾0.22メートルの喫水をもって、船酔いした生徒を自船に移乗させて連れ帰る予定で、15時07分ハーバーを発し、この頃には風力4の南西風に変わって、風浪も大きくなっている中、自ら操船に当たって、ハーバーの東方1,600メートルの湖上にいるC艇に向かった。

15時10分檀野受審人は、船首を南東方に向けて漂泊しているC艇の近くに到着したものの、南西方からの風浪の波高が1メートルとなっていて、接舷して生徒を自船に移乗させることができないことから、C艇を曳航することに予定を変更し、同船船首のリングにつないである直径2センチメートル長さ10メートルの合成繊維

製係留索を艇長に投げてもらい、同索を自船の右舷スターンクリートにつないである直径、長さ共に同寸法、同材質の係留索に結び付けて、長さ約20メートルの曳航索とし、15時20分半少し過ぎ三ヶ日町佐久米の天神山頂（88メートル）から173.5度（真方位、以下同じ。）870メートルの地点付近で、曳航の準備を終えた。

このとき、檀野受審人は、C艇に湖水が打ち込んで船体の左右への傾斜が大きくなると、同船の船首が振れて横引きしたときに転覆させるおそれがあったが、くみ出さなければならぬほどの湖水が滞留することはないと思い、滞留水が増えたならば曳航を中断して同水にくみ出すことができるよう、同船の艇指揮に対し、滞留水の増加状況を細かく報告することなど、C艇の傾斜を抑制するための指導を十分に行うことなく、横揺れを防ぐため、風上に向かって曳航した後に反転してハーバーに戻ることにし、直ちに機関を極微速力前進にかけ、曳航索を徐々に張りながら同船を右回頭させた。

15時21分半檀野受審人は、天神山頂から173.5度870メートルの地点で、針路を235度に定め、機関を微速力前進にかけ、3.7ノットの速力（対地速力、以下同じ。）とし、舵輪の後方で立って手動操舵に当たり、風力4の南西風と波高1メートルの南西方からの風浪を左舷船首15度に受け、乗組員が生徒に声を掛けて、かいを舷外に出したまま、手で握る部分を足で強く踏み付けさせているC艇を曳航して進行した。

定針後、C艇は、動揺が激しく、湖水が舷側を越えて船内に打ち込み、滞留した湖水によって左舷側に傾斜を生じたことから、艇指揮がミ号に追従して舵を取っていたものの、舵を取らない方がよいのではないかと考えて、チラーに手を添えるだけとなり、その後も

しばらくは自然にミ号に追従していたところ、打ち込んだ湖水が排水されないまま、左舷側への傾斜が増すにつれて左舷船首部で受ける湖水の抵抗が大きくなり、船首が右に振れて曳航索によって横引きされ、15時25分天神山頂から191度1,100メートルの地点において、船首を265度に向け、3.7ノットの速力のまま、左舷側に転覆し、艇指揮と何人かの生徒が水中に投げ出されたほか、艇長と他の生徒が船底を湖面上に出した同船の中に閉じ込められ、その後、西野生徒と3人の生徒を除き、自力で船外に脱出した。

当時、天候は雨で風力4の南西風が吹き、南西方からの波高1メートルの風浪があり、潮候は下げ潮の末期であった。

檀野受審人は、乗組員の「転覆する。」という声を聞いて振り返り、C艇が転覆しているのを認め、同人から消防署に連絡させ、曳航索を解いて、湖面に浮いていた艇長、艇指揮と8人の生徒をミ号に引き上げ、同船を乗組員に操船させて青年の家に帰らせた。

そして、檀野受審人は、泳いでC艇に行き、船底に上がっていた生徒から、まだ同船の中に生徒が残っていることを聞き、直ちに潜って船内に3人の生徒を発見し、1人ずつ船外に連れ出したところ、生徒から、もう1人がいないことを聞いたものの、体力の限界を感じて更に潜ることができず、消防署の救助活動が始まるのを待った。

間もなく、檀野受審人は、消防署の救助隊がゴムボートで到着したので、もう1人の生徒の搜索を依頼し、続いて到着した警察署の小型艇で生徒と一緒に湖畔に搬送され、生徒だけを上陸させて、再び同船で転覆現場に戻り、消防署の救助隊員から、搜索したが、船内に生徒はいなかったとの返答を得て、同現場を離れた。

その結果、C艇に損傷はなかったものの、かい1本が折損し、西

野生徒（平成9年9月26日生）が後に船内で発見され、溺死と検案された。

（証拠の標目）

- 1 理事官黒田敏幸のC艇艇指揮加藤学及び同船艇長山川裕見子に対する各質問調書
- 2 檀野受審人提出の本件に関する陳述書（第1回及び第2回）及び陳述書訂正書並びにミ号乗組員石本哲也提出の本件に関する陳述書（第1回及び第2回）及び陳述書訂正書
- 3 ミ号の船舶検査手帳，取扱説明書及び船外機取扱説明書各写並びに船体写真4枚及び船舶検査記録調査書
- 4 C艇の一般配置図中央切断図写及び船体写真8枚
- 5 青年の家のカッター訓練利用者用資料，カッター指導の手引き（所員用），平成21年引継ぎ研修スケジュール表，物品貸付契約書及びパンフレット各写
- 6 黒田理事官作成のカッター及びモーターボート等の状況についての，本件発生場所の状況についての，及び青年の家の施設の状況等についての各検査調書
- 7 早川補佐人提出の，「えい航時間の検証」，「本件カッターの傾斜モーメントについて」，「本件カッターの傾斜試験」，「舵取りと被えい航船の軌道について」，「カッターの復原方法の検証」，「既に行っている改善策についての経過報告」，「海洋活動安全対策マニュアル等」及び「艇が垂直となった状態」とそれぞれ題する書証並びにカッターの復原方法DVD及び岡山県渋川青年の家顧問鷺見道弘の履歴書写
- 8 西野生徒の死亡届記載事項証明書及び住民票（除票）



- 9 静岡地方気象台及び気象庁ホームページから入手した三ヶ日地域気象観測所の各気象資料，並びに同気象台の大雨と強風及び高波に関する静岡県気象情報第1号（平成22年6月18日05時48分発表）及び同第2号（同日16時30分発表）
- 10 当廷における檀野受審人，証人加藤艇指揮，同キャプテン小澤安美，同B艇艇指揮井下俊輔，同D艇艇指揮鈴木宏道及び同鷺見顧問の各供述

（事実認定の根拠）

- 1 檀野受審人のC艇の傾斜を抑制するための指導については，次のことにより，くみ出さなければならないほどの湖水が滞留することはないと思ひ，滞留水が増えたならば曳航を中断して同水をくみ出すことができるよう，同船の艇指揮に対し，滞留水の増加状況を細かく報告することなど，同船の傾斜を抑制するための指導を十分に行わなかったものと認める。
- (1) 檀野受審人提出の本件に関する陳述書（第1回）中，「曳航についてはC艇に特に指導はしていない。」旨の記載及び同人の当廷における，「曳航中に滞留水が増えることは考えなかった。」旨の供述
- (2) 加藤艇指揮に対する質問調書中，「曳航されるときに注意事項などの指導は全くなかった。」旨の供述記載
- (3) 加藤証人の当廷における，「専門家が救助に来てくれて，何も指示がないのだから，そのままにしていればよいと思った。」旨の供述

2 運航状況

- (1) 定針時刻については，定針，転覆両地点間の距離及び曳航索の長

さと速力とにより、転覆時刻から求め、15時21分半と認める。

- (2) 定針地点については、檀野受審人提出の本件に関する陳述書（第1回）中、「低速力でC艇を回頭させて曳航を始めた。」旨の記載並びに同人の当廷における、「事故後、曳航時間を検証したときに使用したGPSは日本測地系である。」旨の供述及びえい航時間の検証中、「曳航を開始した地点をGPSで計測した。北緯34度46.886分，東経137度36.256分であった。」旨の記載により、天神山頂から173.5度870メートルと認める。
- (3) 定めた針路については、定針地点から転覆地点に至る方位により、235度と認める。
- (4) 速力については、檀野受審人提出の本件に関する陳述書（第1回）中、「全速力前進の機関回転数が毎分5,500で、警察官とミ号で実況見分を行ったとき、定針後の同回転数が毎分2,500で、速力が3.7ノットであった。」旨の記載により、3.7ノットと認める。
- (5) 曳航状態については、次のことにより、C艇船首のリングにつながりである直径2センチメートル長さ10メートルの合成繊維製係留索を、ミ号の右舷スターンクリートにつないである直径、長さ共に同寸法、同材質の係留索に結び付けて、長さ約20メートルの曳航索とし、風力4の南西風と波高1メートルの南西方からの風浪を左舷船首15度に受けていたものと認める。

ア 檀野受審人提出の本件に関する陳述書（第1回）中、「C艇の近くに到着したとき、風浪の波高は約1メートルだった。同船船首につながれていたロープを艇長に投げてもらい、ミ号の右舷スターンクリートにつながれていたロープに結び付けて曳航した。両船のロープは同じもので、共に約10メートルの長さであった。

南南西方ないし南西方からの風と風浪に向かって航行した。」旨の記載

イ 檀野受審人の当廷における、「曳航に使用したのは係留索である。曳航中、風力4の風を左舷船首15度から受けていた。」旨の供述

ウ 石本乗組員提出の本件に関する陳述書（第1回）中、「曳航を開始したときの風力は4で、ハーバーを発したときと同じであった。」旨の記載

エ 小澤証人の当廷における、「C艇が転覆した頃、風力は4であった。」旨の供述

オ カッター及びモーターボート等の状況についての検査調書中、「曳航の際に使用したC艇のロープは、直径2センチメートルの合成繊維製で、船首リングにつながれていた。ミ号が曳航の際に使用したロープは、直径2センチメートルの合成繊維製で、右舷スターンクリートにつながれていた。」旨の記載

3 転覆の状況については、次のことにより、C艇の動揺が激しく、湖水が舷側を越えて船内に打ち込み、左舷側への傾斜が増すにつれて左舷船首部で受ける湖水の抵抗が大きくなり、船首が右に振れて曳航索によって横引きされ、転覆したものと認める。

(1) 檀野受審人提出の本件に関する陳述書（第1回）中、「時折振り返って、曳航状態を見ていた。C艇が風浪の影響を受けて、縦揺れと横揺れが混ざった動揺をし、生徒の怖がる声が聞こえていた。」旨の記載

(2) 加藤艇指揮に対する質問調書中、「曳航が始まり、船内に湖水が入ってきて、左舷側に傾斜した。最初はミ号に追従するように舵を取っていたのだが、舵を取って良いのか悪いのか、判断ができな

ったので、途中から取らなかった。左舷側の生徒の膝くらいの高さまで湖水がたまり、20度くらい傾斜して船首が右に振れ、その状態で横引きされて転覆した。」旨の供述記載及び同調書添付の転覆直前の状況図

- (3) 加藤証人の当廷における、「C艇は、上下、左右に揺れながら、左舷側に傾斜を増していった。縁につかまっていなくて湖に落ちてしまうほど動揺していた。舵を取ってミ号に追従しても、船内に湖水が入ってきたので、余計なことをしているのではないかと考え、舵を取るのを止めたが、しばらくは同船に追従していた。転覆直前、左舷側から大量の湖水が船内に入り、突然、船首が右に振れた。」旨の供述

- (4) 山川艇長に対する質問調書中、「曳航が始まり、遊園地の急流下りで水に入るときのように、船内に湖水が何度も入ってきた。」旨の供述記載

- (5) 小澤証人の当廷における、「C艇が曳航されて、ミ号に真っすぐ追従していたところ、C艇の船首が右に振れた直後に転覆したのを目撃した。」旨の供述

- (6) 鷺見証人の当廷における、「カッターは漕いでいるときの方が舵効きがよい。曳航されているときは船首が引っ張られているので、舵を取ってもなかなか回頭しない。」旨の供述

- 4 転覆時刻については、檀野受審人提出の本件に関する陳述書（第2回）中、「15時25分から15時28分の間に転覆したのではないかと思う。」旨及び石本乗組員提出の本件に関する陳述書（第1回）中、「15時25分頃に転覆したのではないかと思う。」旨の各記載により、15時25分と認める。

- 5 転覆地点については、檀野受審人の当廷における、「事故後、曳航

時間を検証したときに使用したGPSは日本測地系である。」旨の供述及びえい航時間の検証中、「転覆した地点をGPSで計測した。北緯34度46.768分，東経137度36.036分であった。」旨の記載により，天神山頂から191度1,100メートルと認める。

6 C艇の転覆時の船首方向については，次のことにより，265度と認める。

- (1) 檀野受審人提出の本件に関する陳述書（第2回）中，「C艇が転覆する前，ミ号では転針していない。」旨の記載
- (2) 加藤艇指揮に対する質問調書添付の転覆直前の状況図中，ミ号及びC艇の各船首方向
- (3) 小澤証人の当廷における，「加藤艇指揮に対する質問調書添付の転覆直前の状況図に描かれているとおりの状態で，ミ号が転覆したのを目撃した。」旨の供述
- (4) ミ号の定めた針路

7 転覆時の速力については，檀野受審人提出の本件に関する陳述書（第1回）中，「曳航中，増速も減速もしていない。」旨の記載及びミ号の速力により，3.7ノットと認める。

#### （原因及び受審人の行為）

本件転覆は，浜名湖において，ミ号が，風と風浪に抗してC艇を曳航する際，同船の傾斜を抑制するための指導が不十分で，曳航中，同船船内に打ち込んだ湖水が排水されないまま，左舷側への傾斜を増した同船を横引きしたことによって発生したものである。

檀野受審人は，浜名湖において，風と風浪に抗してC艇を曳航する場合，同船に湖水が打ち込んで船体の左右への傾斜が大きくなると，同船の船首が振れて横引きしたときに転覆させるおそれがあったから，滞留

水が増えたならば曳航を中断して同水をくみ出すことができるよう、滞留水の増加状況を細かく報告することなど、C艇の傾斜を抑制するための指導を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、くみ出さなければならぬほどの湖水が滞留することはないと思い、C艇の傾斜を抑制するための指導を十分に行わなかった職務上の過失により、同船船内に打ち込んだ湖水が排水されないまま、左舷側への傾斜を増して船首が右に振れたC艇を横引きして、同船が転覆する事態を招き、同船のかいを折損させ、乗船していた生徒1人を溺死させるに至った。

以上の檀野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2箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

平成25年3月26日

横浜地方海難審判所

審判長 審判官 供 田 仁 男

審判官 榎木園 正 一

審判官 吉 川 弘 一

これは謄本である。

平成25年3月26日

横浜地方海難審判所

書記

浅田 富喜代



# 参考図

静岡県  
浜松市

88  
天神山

静岡県立  
三ヶ日青年の家

浜名湖

[H22. 6. 18. 1525]

1521半 カッター (船名なし) (7.00m)  
ミッカビユースセンター (7.00m)  
3.7km  $\sphericalangle$  235  
1525

