

令和3年広審第42号

裁 決

モーターボートA岸壁施設衝突事件

受 審 人 a

職 名 A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、理事官浅野活人出席のうえ審理し、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

令和3年3月25日05時53分僅か前

境港第2区

2 船舶の要目

船 種 船 名 モーターボートA

総 ト ン 数 2.4トン

登 録 長 7.18メートル

機関の種類 電気点火機関

出 力 183キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等

Aは、令和2年10月に進水し、船舶所有者が社員の福利厚生为目的で購入した、航行区域を限定沿海区域とし、最大搭載人員が船員1人及び旅客11人の、船体中央部に操舵室を、同室前方の甲板下にクッションマットを敷いた船室を設け、トランサム構造の船尾部中央に船外機を装備する双胴型FRP製プレジャーモーターボートで、境港公共マリーナを係留地としていた。

そして、Aは、操舵室及び船尾甲板の2箇所において船外機を操作することができるよう、クラッチ・アクセル分離型の各レバー（以下、個別には「クラッチ」及び「アクセル」といい、両レバーを総称するときには「機関操縦レバー」という。）を操舵室前部及び同室後部囲壁の各右舷側に舵輪と共に備えており、操舵室後部囲壁後方で操船に当たる際には、囲壁に取り付けられたクラッチ及びアクセルを上下して船外機の出力等を調整するようになっていた。

#### (2) 境港公共マリーナ

境港公共マリーナ（以下「マリーナ」という。）は、鳥取、島根両県で組織した境港管理組合が維持管理を民間企業に委託する、境港第2区南部に築造された、四方を岸壁あるいは防波堤で囲んだ幅約130メートル奥行き約230メートルの水域を航泊域とし、幅約50メートルの南東方に開く出入口（以下「港口」という。）を北東部に形成する港湾施設で、航泊域のうち、北側の幅約50メートル奥行き約150メートルの水域が係留域となっており、東方から1号ないし3号の各棧橋が設けられ、同域南側の水域が港口を出入りする船舶の水路となっていた。

1号から3号の各棧橋は、北側の岸壁から直角に伸出する長さ約

50メートルの主棧橋と、同棧橋先端に接続する長さ約20メートルの補助棧橋とでT字型を形成した縦付け杭式と称する仕様の単棧橋で、隣接する主棧橋との間隔を約50メートルとし、係船杭が、主棧橋法線沖合約15メートルに、同法線と平行に約5メートル間隔で並べられ、各係船杭の間に1艇を頭付けして最大11艇を主棧橋片面に係船させることが可能であった。

(3) a 受審人の経歴等

a 受審人は、令和元年10月に現有免許を取得して翌年からAに乗り組むようになり、1箇月に1回ないし2回、釣りの目的でマリーナを発航しており、マリーナを発航する際には、小型船舶操縦免許を受有する知人が乗船しても、経験年数に照らして自身が離棧操船に当たることにしていた。

そして、a 受審人は、離棧して港口に向かう際には、クラッチ・アクセル一体型レバーを装備した以前の所有船舶と異なり、Aがクラッチ・アクセル分離型レバーを装備していたうえ、係船杭等により操船水域が限られることもあったので、操舵室後部囲壁右舷側後方に立ち、クラッチを中立から後進位置に下げてアクセル及び舵輪を操作し、低速力で後退しながら回頭して主棧橋と平行になったところでアクセルを下げて停止し、クラッチを後進位置から前進位置に上げた後、係船杭や出入りする他船に衝突することのないよう、アクセルを徐々に上げながら低速力で港口に向かっていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、境港竹内南東防波堤灯台から307度（真方位、以下同じ。）185メートルの地点（以下「基点」という。）で、2号棧橋東面に頭付けで係留中、a 受審人が船長として乗り組み、知人5人を乗せ、境港と島根県隠岐諸島間の水域で釣りを目的で、船

首0.3メートル船尾0.7メートルの喫水をもって、令和3年3月25日05時52分係留索を解纜<sup>らん</sup>して離棧し、同受審人が操舵室後部囲壁右舷側後方に立って機関を後進にかけ、主棧橋から離れ始めた。

a受審人は、右舵をとって後進を続け、05時53分少し前基点から024度30メートルの地点で、156度に向首して主棧橋と平行になったところで、アクセルを下げ、クラッチを後進位置から前進位置に上げ、右舵をとったまま周囲を見渡した。

このとき、a受審人は、平素であればアクセルを徐々に上げながら低速力で港口に向かうところ、周囲を見渡すことに気をとられ、機関操縦レバーを目視するなど、同レバー位置の確認を十分に行わなかったため、クラッチが前進位置となっていることに気付かず、クラッチを前進位置に上げるつもりでアクセルを一杯まで上げたところ、急発進すると同時に右旋回を始めた。

こうして、Aは、a受審人がどうすることもできないまま、05時53分僅か前基点から335度20メートルの地点において、9.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で右旋回中、左舷船首部が係船杭に衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、日出時刻は06時04分であった。

Aは、係船杭衝突後も右旋回を続け、05時53分左舷船首部がマリーナ北側の岸壁に衝突して停止した。

衝突の結果、左舷船首部外板が破損し、係船杭及び岸壁フェンダーに擦過傷をそれぞれ生じ、後にいずれも修理された。また、同乗者1人が肋骨骨折等を負った。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁施設衝突は、日出前の薄明時、境港第2区のマリーナにおいて、離棧して港口に向かう際、機関操縦レバー位置の確認が不十分で、急発進したことによって発生したものである。

a 受審人は、日出前の薄明時、境港第2区のマリーナにおいて、離棧して港口に向かう場合、係船杭等により操船水域が限られるマリーナ内で急発進すると、同杭等の岸壁施設に衝突するおそれがあるから、平素と同様に低速力で港口に向かうことができるよう、機関操縦レバーを目視するなど、同レバー位置の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、周囲を見渡すことに気をとられ、機関操縦レバー位置の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、クラッチが前進位置となっていることに気付かず、クラッチを前進位置に上げるつもりでアクセルを一杯まで上げ、急発進して係船杭等の岸壁施設との衝突を招き、船体及び岸壁施設に損傷を生じさせたほか、同乗者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2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年3月16日

広島地方海難審判所

審判長 審判官 濱 田 真 人

審判官 永 木 俊 文

審判官 岸 尾 光 一