

令和3年門審第30号

裁 決  
モーターボートA乗揚事件

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、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

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  
令和元年12月18日01時30分  
山口県萩港
- 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 6.31メートル  
機 関 の 種 類 電気点火機関  
出 力 99キロワット

### 3 事実の経過

Aは、船体中央部に操舵室を設け、同室内にGPSプロッターを、同室屋根上部に前方及び後方をそれぞれ照らす各デッキライト（以下「作業灯」という。）を、同室前面ガラスにワイパーをそれぞれ装備したFRP製小型兼用船で、a受審人が1人で乗り組み、知人3人を乗せ、船舶所有者（以下「船主」という。）を迎えに行く回航の目的で、船首0.3メートル船尾0.7メートルの喫水をもって、令和元年12月18日01時20分山口県萩市浜崎町の松本川沿いに所在する「鶴江の渡し船」と称される渡船待合所付近の係留場所（以下「係船所」という。）を発し、同川沿いの下流方約200メートルにある係留場所（以下「乗船所」という。）に向かった。

これより先、a受審人は、知人3人と共に船主が操船するAに同乗して17日昼頃に山口県大島を発し、係船所に着いた後に各自が買い物などの用事を済ませてから、係船所に集合して大島へ帰る予定であったところ、翌18日01時00分頃船主から係船所に行かないので乗船所に迎えに来てもらいたい旨の連絡を受けたことで、初めてAを操船することになった。

また、a受審人は、夜間に松本川の河口付近を航行した経験がなかったものの、知人や自分が所有する小型船で、昼間に同河口付近を航行した経験が幾度もあり、同河口東岸付近には大小の岩場や浅所が点在していることを知っていたので、平素、同川東側護岸等から目視により7メートル以上の離岸距離を確保して航行することにしていた。

係船所を発進するとき、a受審人は、白色全周灯及び両舷灯（以下「航海灯」という。）を表示しようと、操舵室内に並んでいるトグル型電源スイッチを勝手に分からずに操作したため、航海灯を表示する以外にも作業灯を点灯させ、GPSプロッターは作動させずに発進し

ていた。

a 受審人は、乗船所に向かう途中、点灯させていた作業灯の強力な光が、見張りの障害になっていることに気付き、作業灯を消灯しようとしたところ、誤って、操舵室前面ガラスのワイパーのスイッチを入れてしまい、慌てながら付近にあるスイッチを操作したものの、同ワイパーを停止することも、作業灯を消灯することも出来ないまま、下航を続けることになった。

a 受審人は、海水飛沫で付着した塩により白濁した操舵室前面ガラスが、作動するワイパーブレードで擦られ、同ガラス表面が白いすりガラスのようになったうえ、作業灯の光が同ガラスに反射する状態となり、前路が見えにくい状況下では、川幅が狭くなった松本川の屈曲部にある乗船所に着岸操船することは困難であると判断し、ひとまず、同川河口まで下航して広い水域にあるフェリー岸壁付近で船主を乗船させることとし、乗船所に立ち寄らずにそのまま下航を続けることにした。

a 受審人は、松本川の屈曲部の手前で右転したのち、01時29分半僅か前鶴江台灯台から158度（真方位，以下同じ。）90メートルの地点で、針路を327度に定め、4.0ノットの速力（対地速力，以下同じ。）で、操舵室前面ガラス越しでは前路が見えにくい状況のまま、手動操舵により進行した。

針路を定めたとき、a 受審人は、船首方70メートルのところに存在する松本川河口東岸付近の浅所に向首する状況となったが、いつも通りに同川東側護岸から7メートル以上の離岸距離を確保して下航しているはずなので支障ないものと思い、いったん停船して、GPSプロッターを作動させたり、操舵室の外に出て松本川東側護岸との距離を目視で確認したりするなど、船位の確認を十分に行わなかったため、

このことに気付かなかった。

a 受審人は、01時30分僅か前鶴江台灯台から173度37メートルの地点に達したとき、松本川東側護岸から7メートル以上離れて航過できたように見えたので、7.0ノットの速力に増速して間もなく、01時30分鶴江台灯台から188度28メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、松本川河口東岸付近の浅所に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力1の南南東風が吹き、潮候は上げ潮の末期に当たり、視界は良好であった。

Aは、乗り揚げたのち、自然離礁して乗揚地点の北方の岩場に漂着し、その結果、船底に破口及び擦過傷を、プロペラ翼に欠損等を生じたが、のち修理された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、萩港において、松本川を下航する際、船位の確認が不十分で、同川河口東岸付近の浅所に向首進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、夜間、萩港において、松本川の屈曲部を下航する場合、作業灯の光と白いすりガラスのようになった操舵室前面ガラス越しでは、前路が見えにくい状況だから、いったん停船して、GPSプロッターを作動させたり、操舵室の外に出て松本川東側護岸との距離を目視で確認したりするなど、船位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、いつも通りに同川東側護岸から7メートル以上の離岸距離を確保して下航しているはずなので支障ないものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、松本川河口東岸付近の浅所に向首していることに気付かないまま進行して乗り揚げる事態を招き、

船底に破口等を生じさせるに至った。

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 4 年 2 月 1 7 日

門司地方海難審判所

審判官 栞 原 和 栄