令和４年門審第２３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、理事官田之上輝美出席のうえ審理し、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２年１１月８日０５時５６分

関門港若松第５区

２　船舶の要目

船 種 船 名　モーターボートＡ

登　録　長　６．５８メートル

機関の種類　電気点火機関

出　　　力　１１０キロワット

３　事実の経過

Ａは、平成元年３月に進水し、船体中央部にある操舵室内のほぼ中央にＧＰＳプロッターを装備したＦＲＰ製プレジャーモーターボートで、ａ受審人が１人で乗り組み、知人３人を乗せ、釣りの目的で、船首０．３メートル船尾０．６メートルの喫水をもって、令和２年１１月８日０５時４０分関門港小倉区の係留場所を発し、山口県蓋井島沖合の釣り場に向かった。

ａ受審人は、小倉日明防潮堤先端を左舷側に見て左転した後、関門航路外で北上を開始し、０５時５１分僅か前小倉日明第２防波堤灯台（以下「日明防波堤灯台」という。）から１１１度（真方位、以下同じ。）８７０メートルの地点で、針路を３１３度に定め、１５．０ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて、手動操舵により進行した。

針路を定めて間もなく、ａ受審人は、発航してから正常に船位を表示していたＧＰＳプロッターの画面を、釣り場の候補地を決めるために蓋井島周辺の表示に切り替え、釣り場を決定した後に元の船位表示に戻したところ、操作を誤って船位が表示されなくなった。

ところで、ａ受審人は、昼間に関門航路外を北上して蓋井島沖合等の釣り場に向かった経験が数回あり、途中に航過する関門港若松第５区には、北東方に突き出た戸畑防潮堤があることを知っていたものの、夜間に自らＡを操船して同区を航行するのは初めてで、ＧＰＳプロッターなどの航海計器の取扱いにも慣れていなかった。

ａ受審人は、０５時５３分日明防波堤灯台から０１８度３５０メートルの地点に達したとき、船首方１，３９０メートルのところに存在する戸畑防潮堤に向首する状況となったが、立ち上がって上体を左舷方に向け、ＧＰＳプロッターの操作に気をとられ、一旦停船して船位表示ができるようにＧＰＳプロッターを調整した後に航行を再開する

など、船位の確認を十分に行わなかったので、このことに気付かなかった。

ａ受審人は、戸畑防潮堤に向首していることに気付かないまま続航し、０５時５６分僅か前同防潮堤上の簡易標識灯の灯光を認め、機関を後進にかけて右舵を取ったものの、効なく、０５時５６分日明防波堤灯台から３２４度１，５６０メートルの地点において、Ａは、原針路及び原速力のまま、戸畑防潮堤突端付近の被覆石に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力２の北風が吹き、潮候は下げ潮の中央期に当たり、視界は良好で、日出時刻は０６時４２分だった。

乗揚の結果、Ａは、船底に破口及び擦過傷を生じ、後に廃船処理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、夜間、関門港若松第５区において、関門航路外を北上する際、船位の確認が不十分で、戸畑防潮堤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、関門港若松第５区において、関門航路外を北上する場合、ＧＰＳプロッターの操作を誤って船位が表示されなくなったから、一旦停船して船位表示ができるようにＧＰＳプロッターを調整した後に航行を再開するなど、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、ＧＰＳプロッターの操作に気を取られ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、戸畑防潮堤に向首していることに気付かないまま進行して同防潮堤突端付近の被覆石に乗り揚げる事態を招き、船底に破口等を生じさせ、廃船とさせるに至った。

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１１月２８日

門司地方海難審判所

審 判 官　　粂　　原　　和　　栄