

令和4年横審第27号

裁 決

モーターボートA岸壁衝突事件

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、理事官桐井晋司出席のうえ審理し、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4年3月16日14時58分

京浜港東京第3区

2 船舶の要目

船種 船名 モーターボートA

総トン数 18トン

登録長 13.42メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 1,052キロワット

3 事実の経過

Aは、平成27年8月に進水した、船体中央の船室上部に操船用フライングブリッジを設け、フライングブリッジ内の前部左舷側からGPSプロッター兼レーダー、操舵輪、機関操縦レバー、無線機が、操舵輪下部左右両側に汽笛及びウインドラス等の4連スイッチが、さらに前方に操舵用コンパス及び機関監視盤、操舵輪後方に椅子がそれぞれ設置された2機2軸を有するFRP製モーターボートで、a受審人が単独で乗り組み、知人3人を乗せ、遊走の目的で、船首1.0メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、令和4年3月16日11時30分江東区所在のマリーナを発し、東京都中央区浜離宮庭園沖合に向かった。

ところで、a受審人は、平成30年に小型船舶操縦士の免許を取得後、Aに月1度ないし2度船長として乗船し、東京湾及び京浜港を遊走していたので、同港の状況を承知していた。

a受審人は、浜離宮庭園沖合に到着して錨泊した後、14時35分同沖合を発し、京浜港東京第3区の青海コンテナふ頭西方沖合を南下して、同ふ頭南西端沖合で左転し、中防北水路を東行する予定で、帰途に就き、14時52分半少し過ぎ東京西航路第8号灯標（以下「第8号灯標」という。）から326度（真方位、以下同じ。）1.86海里の地点で、針路を137度に定め、速力を15.0ノット（対地速力、以下同じ。）として、手動操舵によって進行した。

a受審人は、椅子に腰掛けた姿勢で続航中、操舵輪下部左側の4連スイッチ（以下「左4連スイッチ」という。）に異物が挟まっていることに気付いたので、異物を取り除くこととし、14時57分半僅か前第8号灯標から337度1,260メートルの地点で、左手で操舵輪を握ったまま、左4連スイッチを右側から覗き込むために上半身を

右に傾けた時、僅かに左舵が取られ、左転を開始した。

a 受審人は、14時57分半僅か過ぎ第8号灯標から338度1,190メートルの地点に至ったとき、船首が122度を向き、東方の青海コンテナふ頭岸壁まで170メートルとなって緩やかに左転しながら同ふ頭岸壁に接近する状況であったが、左4連スイッチに挟まった異物を取り除くことに気をとられ、青海コンテナふ頭岸壁との相対距離を確認するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

a 受審人は、その後も緩やかに左転しながら進行し、14時58分第8号灯標から346度1,150メートルの地点において、Aは、090度を向いたとき、原速力のまま、青海コンテナふ頭岸壁に衝突した。

当時、天候は晴れで風力4の南東風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、船首に破口等を、青海コンテナふ頭は岸壁上の車止めに破損等をそれぞれ生じ、のちいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、京浜港東京第3区において、青海コンテナふ頭南西方沖合を航行する際、船位の確認が不十分で、同ふ頭岸壁に向かって緩やかに左転しながら進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、京浜港東京第3区において、青海コンテナふ頭南西方沖合を航行する場合、同ふ頭岸壁に衝突することのないよう、青海コンテナふ頭との相対距離を確認するなど、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、左4連スイッチに異物が挟まっているのを認め、異物を取り除くことに気をとられ、船位の確認を十分に行

わなかった職務上の過失により、青海コンテナふ頭岸壁に向かって緩やかに左転していることに気付かないまま進行して同ふ頭岸壁への衝突を招き、船首に破口等を、青海コンテナふ頭岸壁上の車止めに破損等をそれぞれ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 5 年 2 月 1 日

横浜地方海難審判所

審判官 大 北 直 明