

令和5年横審第1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 の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

理 由

(海難の事実)

- 1 事件発生の年月日時刻及び場所  
令和4年10月13日14時00分  
愛知県日間賀島北方沖合
- 2 船舶の要目  
船種船名 モーターボートA  
登録長 7.96メートル  
機関の種類 電気点火機関  
出力 217キロワット
- 3 事実の経過

Aは、平成7年10月に進水したFRP製モーターボートで、右舷中央部に操舵区画を配し、同区画前部に舵輪、その右舷側に機関遠隔操縦装置、左舷側に魚群探知機一体型のGPSプロッター、後方に操縦席をそれぞれ備え、a受審人が1人で乗り組み、知人1人を乗せ、遊走の目的で、船首0.6メートル船尾1.1メートルの喫水をもって、令和4年10月13日10時00分愛知県三河港所在のマリーナを発し、11時30分同県日間賀漁港西浜地区に寄港して昼食の後、日間賀島北方沖合を陸岸寄りに航行する予定で、13時50分同地区を発進して帰途に就いた。

ところで、三河湾西部に位置する日間賀島は、同島西岸に西浜地区が、北岸に日間賀漁港新井浜及び久渕両地区がそれぞれ築造され、同地区北東端から北方沖合約80メートルのところに、最低水面上の高さ0.9メートル、東西方向約150メートル、南北方向約130メートルの干出岩であるワシドが存在し、その周囲約50メートルないし約100メートルの範囲には水深2メートル以下の浅礁域（以下「日間賀浅礁域」という。）が拡延していた。

発進に先立ち、a受審人は、日間賀島北方沖合を陸岸寄りに航行するのが初めてで、日間賀浅礁域の存在を把握していなかったが、これまで波立ちの状況を見て浅礁域の存在を知り、支障なく航行できたので、目視でも航行可能な水域を識別して無難に航行できるものと思い、GPSプロッターを活用して干出岩の有無や水深を確認するなど、水路調査を十分に行わなかった。

a受審人は、GPSプロッターを作動させ、同乗者を操縦席左舷側に設けた椅子に座らせ、自らは操縦席に腰掛けた姿勢で操船に当たり、日間賀島西方沖合を北上した後、13時59分少し前日間賀港第12号防波堤西灯台（以下「防波堤西灯台」という。）から305.5度

(真方位、以下同じ。) 350メートルの地点で、針路を久洲地区北東端北方沖合約200メートルに向く080度に定め、30.0ノットの速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により進行した。

定針したとき、a受審人は、日間賀浅礁域まで1,050メートルのところとなり、その後同浅礁域に向首接近する状況であったものの、このことに気付かずに続航し、14時00分防波堤西灯台から063度870メートルの地点において、Aは、原針路、原速力のまま、日間賀浅礁域のワシドに乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力3の北北西風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船尾部船底外板に亀裂を伴う擦過傷等を生じた。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、日間賀島北方沖合を航行する予定で日間賀漁港西浜地区を発進する際、水路調査が不十分で、日間賀浅礁域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、日間賀島北方沖合を航行する予定で日間賀漁港西浜地区を発進する場合、同沖合を陸岸寄りに航行するのが初めてで、日間賀浅礁域の存在を把握していなかったのだから、GPSプロッターを活用して干出岩の有無や水深を確認するなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、これまで波立ちの状況を見て浅礁域の存在を知り、支障なく航行できたので、目視でも航行可能な水域を識別して無難に航行できるものと思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、日間賀浅礁域に向首進行して同浅礁域のワシドへの乗揚を招き、船体に損傷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2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年3月28日

横浜地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁