

令和5年横審第3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、理事官松崎範行出席のうえ審理し、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 事件発生年月日時刻及び場所

令和3年8月22日08時30分

神奈川県佐島漁港

2 船舶の要目

船種 船名 モーターボートA

総トン数 12トン

登録長 11.47メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 706キロワット

### 3 事実の経過

Aは、操縦室を船体中央やや船尾寄りに配置し、上部にフライングブリッジを備え、2機2軸2舵を有するFRP製モーターボートで、フライングブリッジ左舷寄りに操縦ハンドルを配した操縦席が設置され、同ハンドル右舷側にGPSプロッターを装備し、a受審人が1人で乗り組み、知人7人を乗せ、遊走の目的で、船首1.0メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、令和3年8月22日08時20分佐島漁港所在のマリーナ（以下「北部マリーナ」という。）を発し、神奈川県三崎漁港に向かった。

ところで、佐島漁港は、相模湾に面し、その北部に北部マリーナが位置しており、その西方に、ともに南北方向へ延びる長さ105メートル及び120メートルの各防波堤がそれぞれ築造され、それら防波堤の北西方には海岸線に沿って約400メートル西方沖合まで干出岩及び暗岩が点在する水深2メートル以下の浅所域（以下「北部浅所」という。）が拡延していた。

また、北部マリーナは、前示南側の防波堤（以下「南側防波堤」という。）北端の北方及び西方沖合各海面上に航行の目安となる標識旗をそれぞれ設置し、北部浅所や付近の定置網などを避けて出入航する方法を示す案内図を利用者に提供していた。

また、a受審人は、北部マリーナへの出入航方法を教わりながら操縦した経験が2回あり、北部浅所及び前示の標識旗の存在を承知していたものの、船長として単独で操縦するのはこのときが初めてであった。

a受審人は、GPSプロッターを作動させ、フライングブリッジの操縦席に腰を掛けた姿勢で操縦に当たり、南側防波堤北端付近に至って転針する予定で佐島漁港を西行し、08時28分僅か過ぎ神奈川県

横須賀市秋谷に所在する標高1.4メートルの四等三角点前田（以下「前田三角点」という。）から142度（真方位、以下同じ。）530メートルの地点で、針路を307度に定め、3.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

a 受審人は、08時29分僅か過ぎ前田三角点から146度430メートルの地点に達したとき、北部浅所まで100メートルとなり、その後北部浅所に向首して進行する状況であったが、前方や右舷方の建物の見え具合から、以前の出航時と同様に航行しているものと思い、GPSプロッターを活用して北部浅所との相対位置関係を確認するなど、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。

こうして、a 受審人は、南側防波堤北端を航過して北部浅所に向首したまま続航し、08時30分前田三角点から151度340メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力で、北部浅所に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力3の南南西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、プロペラ翼の曲損等を生じたが、のちに修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、佐島漁港において、三崎漁港に向けて出航する際、船位の確認が不十分で、北部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、佐島漁港において、三崎漁港に向けて出航する場合、北部浅所に乗り揚げることのないよう、GPSプロッターを活用して北部浅所との相対位置関係を確認するなど、船位の確認を十分に行うべき注

意義務があった。ところが、同人は、前方や右舷方の建物の見え具合から、以前の出航時と同様に航行しているものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、北部浅所に向首する状況に気付かないまま進行して乗揚を招き、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 9 月 2 6 日

横浜地方海難審判所

審判官 米 倉 毅