令和５年横審第１５号

裁　　決

モーターボートＡ護岸衝突事件

受　　審　　人　　ａ１

職　　名　Ａ操船者

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ａ１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８日２０時２６分半僅か前

京浜港川崎第１区

２　船舶の要目

船 種 船 名　モーターボートＡ

総 ト ン 数　４．９トン

登　録　長　９．１６メートル

機 関 の 種 類　電気点火機関

出　　力　４４１キロワット

３　事実の経過

Ａは、船体のほぼ中央に操縦室を配置し、船外機２機を有するＦＲＰ製モーターボートで、同室右舷寄りに操縦ハンドルを配した操縦席、同ハンドル上方にＧＰＳプロッターをそれぞれ装備し、船長ａ２及びａ１受審人が乗り組み、知人等８人を乗せ、花火見物の目的で、船首０．７メートル船尾０．９メートルの喫水をもって、令和４年１０月８日１６時３０分京浜港横浜第３区所在のマリーナを発し、京浜港東京第２区に向かった。

ａ２船長は、１８時００分頃天王洲運河に到着して花火の見物を行い、１９時１０分帰途に就き、自ら操縦に就いて京浜運河を航過して東京国際空港東岸を南下したのち、２０時２４分半僅か過ぎ減速してａ１受審人と操縦を交替した。

ところで、多摩川河口付近の神奈川県川崎市川崎区浮島町の地先では、川崎市浮島２期地区と称される埋立工事が実施されており、その北東面の護岸（以下「Ｃ護岸」という。）の東端に、灯色が黄色で毎４秒に１閃光を発する簡易標識灯１基が、同南東面の護岸に同じ簡易標識灯７基がそれぞれ設置されていて、ａ１受審人はＣ護岸の存在を承知していた。

ａ１受審人は、操縦席に腰を掛けて増速したのち、２０時２５分僅か前東京湾アクアライン川崎浮島換気所灯（以下「浮島換気所灯」という。）から０８１度（真方位、以下同じ。）４３０メートルの地点で、針路を２１７度に定め、９．５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。

針路を定めたとき、ａ１受審人は、Ｃ護岸まで４５０メートルのところとなり、その後Ｃ護岸に向首して進行する状況であったが、携帯電話に表示されたアプリケーションソフトウェアの地図を見て、予定進行方向に航行の支障となるものはないと思い、ＧＰＳプロッターを活用して

Ｃ護岸との相対位置関係を確かめるなど、船位の確認を十分に行わなかったので、この状況に気付かなかった。

こうして、ａ１受審人は、Ｃ護岸に向首したまま続航し、２０時２６分半僅か前浮島換気所灯から１５３度３３０メートルの地点において、Ａは、原針路及び原速力で、Ｃ護岸に衝突した。

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

衝突の結果、船首外板に亀裂を伴う破口等を生じたが、のちに修理され、ａ１受審人が上顎骨骨折等を、同乗者１人が頸椎捻挫等をそれぞれ負った。

（原因及び受審人の行為）

本件護岸衝突は、夜間、京浜港川崎第１区において、係留地に向けて帰航する際、船位の確認が不十分で、Ｃ護岸に向首進行したことによって発生したものである。

ａ１受審人は、夜間、京浜港川崎第１区において、係留地のマリーナに向けて帰航する場合、Ｃ護岸に衝突することのないよう、ＧＰＳプロッターを活用してＣ護岸との相対位置関係を確かめるなど、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、携帯電話に表示されたアプリケーションソフトウェアの地図を見て、予定進行方向に航行の支障となるものはないと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、Ｃ護岸に向首接近する状況に気付かないまま進行してＣ護岸との衝突を招き、船体に損傷を生じさせ、同乗者を負傷させ、自らも負傷するに至った。

以上のａ１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１１月２１日

横浜地方海難審判所

審 判 官　　米　　倉　　　　毅