

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 a

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 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、船長中満哲海及びa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。

中満船長は、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a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、a受審人はC護岸の存在を承知していた。

a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、a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、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、a 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。

a 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、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11月21日

横浜地方海難審判所

審判官 米 倉 毅