

令和 6 年横審第 2 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、理事官高橋政章出席のうえ審理し、
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 5 年 7 月 1 5 日 0 9 時 4 1 分

三重県四日市港

2 船舶の要目

船 種 船 名 モーターボート A

総 ト ン 数 1 . 6 トン

登 録 長 5 . 7 1 メートル

機関の種類 電気点火機関

出 力 6 6 キロワット

3 事実の経過

Aは、右舷中央部に操縦区画を配したFRP製モーターボートで、レンタルボートとして供され、同区画前部に舵輪、その左舷側にGPSプロッター、右舷側に機関遠隔操縦レバー、後方に操縦席をそれぞれ設け、a受審人が単独で乗り組み、知人3人を乗せ、いずれも救命胴衣を着用し、遊走の目的で、船首0.4メートル船尾0.8メートルの喫水をもって、令和5年7月15日09時20分四日市港第3区所在のマリーナを発し、同区北部に向かった。

ところで、四日市港は、伊勢湾北西部に位置し、国際物流拠点として機能する東方に開いた主要港湾で、港域内はさらに3区に分かれ、第3区西部には、陸岸とその東方沖合に築造された霞ヶ浦南ふ頭に挟まれた霞ヶ浦が南北に延び、同水域中央部東寄りに、長さ1,400メートル、幅70メートルないし200メートル、水深4.0メートルの掘下げ水路が設けられ、同水路西方には、陸岸から20メートルないし50メートルの範囲に干出浜を含む水深2メートル以下の浅礁域（以下「霞ヶ浦浅礁域」という。）が拡張し、掘下げ水路及び同浅礁域が、海上保安庁刊行の海図W94四日市港に掲載され、AのGPSプロッターを詳細表示画面に切り替えることで表示させることができた。

a受審人は、09時30分頃霞ヶ浦南ふ頭東方沖合に至り、霞ヶ浦で遊走することを思い立ち、GPSプロッターをヘッドアップ表示で0.5海里レンジ設定として作動させ、同乗者それぞれを操縦席左舷側及び船首部に設けた椅子に腰掛けさせ、自らは舵輪後方で立った姿勢で操船に当たり、09時36分半少し過ぎ霞ヶ浦南ふ頭南端南方沖合の霞共同午起霞連絡配管橋橋梁灯（C2灯）（以下「霞橋梁灯」という。）から113度（真方位、以下同じ。）900メートルの地点

で、針路を霞ヶ浦南口に向く295度に定め、20.0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。

定針に先立ち、a受審人は、霞ヶ浦を航行するのが初めてで、水深や浅礁域の拡張状況を把握していなかったが、陸岸に著しく接近しなければ無難に航行できるものと思い、GPSプロッターに当たって水深や浅礁域の拡張状況を精査するなど、水路調査を十分に行わなかった。

こうして、a受審人は、09時38分半少し前霞橋梁灯から310度160メートルの地点に至り、霞ヶ浦北部に向く007度に転じ、09時40分僅か前霞橋梁灯から358度970メートルの地点で、右舷船首方に認めた荷役中の内航船との離隔距離を確保するため、針路をやや西寄りに向く003度に転じたところ、霞ヶ浦浅礁域まで700メートルのところとなり、その後同浅礁域に向首したまま続航し、09時41分霞橋梁灯から000.5度1,680メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、霞ヶ浦浅礁域の干出浜に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力2の東風が吹き、潮候は下げ潮の末期に当たり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船底及びプロペラ翼に擦過傷を生じた。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、四日市港第3区において、霞ヶ浦北部に向けて航行する際、水路調査が不十分で、霞ヶ浦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、四日市港第3区において、霞ヶ浦北部に向けて航行する場合、霞ヶ浦を航行するのが初めてで、水深や浅礁域の拡張状況を把握

していなかったのだから、GPSプロッターに当たって水深や浅礁域の
拡張状況を精査するなど、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、陸岸に著しく接近しなければ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、霞ヶ浦浅
礁域に向首進行して同浅礁域の干出浜への乗揚を招き、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6年6月25日

横浜地方海難審判所

審判官 浅 野 活 人