

令和 6 年横審第 1 5 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 1 月 2 2 日 0 5 時 3 0 分

愛知県広亀島北方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 モーターボート A

総 ト ン 数 8.5 トン

登 録 長 14.14 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 450 キロワット

3 事実の経過

Aは、平成30年8月に進水したFRP製モーターボートで、船体中央やや後方に操舵室を配し、同室前方右舷寄りに舵輪が設けられ、舵輪前方にGPSプロッター、レーダー及び音響測深機と一体型の魚群探知機、舵輪右舷側に機関遠隔操縦装置、オートパイロット及び航海灯照明スイッチ、同室前方上部に無線装置及び照明表示装置、舵輪後方に4人が腰掛けられる椅子をそれぞれ備え、a受審人が1人で乗り組み、知人3人を乗せ、釣りの目的で、船首0.8メートル船尾1.4メートルの喫水をもって、令和5年1月22日05時00分愛知県大浜漁港を発し、三重県大王埼東方沖合の釣り場に向かった。

ところで、a受審人は、愛知県篠島西方沖合を多数回航行した経験を有しており、広亀島が篠島の西方約700メートルに位置し、広亀島の周囲10メートルないし30メートルの範囲には水深1メートル以下の浅所（以下「広亀島浅所」という。）が拡延していること及びGPSプロッターに同浅所が表示されることも承知していた。

a受審人は、8海里レンジのGPSプロッターをヘッドアップ表示にして作動させ、レーダー及び音響測深機を作動させないで、知多湾を南下したのち、05時23分半少し過ぎ篠島港沖防波堤北灯台（以下「防波堤灯台」という。）から318.5度（真方位、以下同じ。）1.54海里の地点で、針路を171度に定め、機関回転数毎分1,700で20.0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。

05時27分僅か過ぎa受審人は、防波堤灯台から275度1,570メートルの地点に達したとき、広亀島浅所まで1,800メートルとなり、その後同浅所に向首する状況となったが、多数回航行した経験と比べて右舷船首方の神島灯台の灯光がいつもと同じよう

に見えていたので、このまま無難に航行できるものと思い、GPSプロッターで広亀島浅所との位置関係を把握するなど、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、広亀島浅所に向首したまま続航し、05時30分防波堤灯台から217度1.14海里の地点において、Aは、原針路及び原速力で、広亀島浅所に乗り揚げた。

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

乗揚の結果、左舷船首部船底外板に破口、プロペラ翼及びプロペラ軸に曲損を生じたが、のちいずれも修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、夜間、篠島西方沖合において、南下中、船位の確認が不十分で、広亀島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、夜間、篠島西方沖合において、南下する場合、広亀島浅所が存在することも、GPSプロッターに同浅所が表示されることも知っていたのだから、広亀島浅所に乗り揚げることのないよう、GPSプロッターで同浅所との位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、多数回航行した経験と比べて右舷船首方の神島灯台の灯光がいつもと同じように見えていたので、このまま無難に航行できるものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、広亀島浅所に向首接近する状況に気付かず進行して乗り揚げを招き、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10月10日

横浜地方海難審判所

審判官 丸 田 稔