

令和6年横審第25号

裁 決

ヨットA架空線損傷事件

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、令和6年7月3日その管轄を門司地方海難審判所から当海難審判所に移転する指定があったので、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10月13日07時10分

元ノ間海峡

2 船舶の要目

船 種 船 名 ヨットA

総 ト ン 数 25トン

全 長 14.74メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 106キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央部の船室上部に操縦区画を配した一層甲板の双胴型FRP製プレジャーヨットで、同区画前部中央に舵輪、その前方にレーダー及びGPSプロッター各画面を表示する多機能ディスプレイ、舵輪の右方に機関遠隔操縦レバー、舵輪の後方に操縦席をそれぞれ設け、キール最下部からの高さ27.9メートルのマストを備えており、a受審人が1人で乗り組み、知人4人を乗せ、回航の目的で、船首尾1.4メートルの等喫水をもって、令和5年10月13日06時00分大分県佐伯港を発し、元ノ間海峡経由で与那原町所在のマリーナに向かった。

ところで、元ノ間海峡は、東方に開いた佐伯湾南部に位置し、大分県大島南端の立花鼻と同県地蔵埼との間にある最狭幅が約400メートルの海峡で、大島への電力ケーブルと、その下方の鋼製ワイヤーに巻かれた通信ケーブルとからなる架空線（以下「大島架空線」という。）が架設されていた。

また、a受審人は、元ノ間海峡の航行経験がなく、当初、同海峡を経由しない航海計画であったところ、佐伯港停泊中に漁師から元ノ間海峡とその浅瀬それぞれの存在を聞いて通航することとし、元ノ間海峡付近の水深等を調査したものの、大島架空線があることには気付かないまま、航海計画を立て直した。

そして、大島架空線は、最高水面からの垂直間隔（以下「大島線高さ」という。）が23メートルであり、AのGPSプロッターの詳細表示画面に、大島架空線及び大島線高さをそれぞれ表示することができた。

a受審人は、佐伯湾南部を機走で東行し、元ノ間海峡西方沖合に至

り、06時50分元ノ間灯標から303度（真方位、以下同じ。）

1.9海里の地点に達したとき、大島架空線を前方上空に初認し、大島線高さを把握していなかったが、大島線高さを目測して無難に航行できるものと思い、GPSプロッターを詳細表示画面にして大島線高さを確認するなど、水路調査を十分に行わなかった。

こうして、a受審人は、07時00分元ノ間灯標から303度1,500メートルの地点で、針路を123度に定めて自動操舵とし、6.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行したのち、07時06分少し過ぎ元ノ間灯標から297度280メートルの地点で、針路を105度に転じ、機関を中立運転にして手動操舵に切り替え、前進惰力で続航中、07時10分元ノ間灯標から031度60メートルの地点において、Aは、原針路のまま、1.0ノットの速力となったとき、マスト頂部が大島架空線に接触した。

当時、天候は曇りで風力1の南南東風が吹き、潮候は下げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

接触の結果、マストに折損等を生じたが、のち修理され、大島架空線は、通信ケーブルが切断されたが、のち復旧された。

（原因及び受審人の行為）

本件架空線損傷は、元ノ間海峡西方沖合において、航海計画を変更して東行中、大島架空線を初認した際、水路調査が不十分で、同海峡への航行を続け、マスト頂部が大島架空線に接触したことによって発生したものである。

a受審人は、元ノ間海峡西方沖合において、航海計画を変更して東行中、大島架空線を初認した場合、大島線高さを把握していなかったのだから、マストが接触しないよう、大島線高さをGPSプロッターで確認

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、大島線高さを目測して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、大島架空線に接近して接触を招き、マスト及び大島架空線それぞれ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 1 2 月 1 7 日

横浜地方海難審判所

審判官 浅 野 活 人