

令和5年神審第24号

裁 決

遊漁船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、理事官岸尾光一出席のうえ審理し、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4月29日16時00分

高知港

2 船舶の要目

船 種 船 名 遊漁船A

総 ト ン 数 6.64トン

登 録 長 12.26メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 250キロワット

### 3 事実の経過

Aは、船尾部に操舵室を配し、同室前部右舷寄りに舵輪、その前方に魚群探知機兼GPSプロッター、右舷側にGPSプロッター、右舷壁際に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えた遊漁船業に従事するときの最大搭載人員が旅客7人及び船員1人のFRP製小型兼用船で、a受審人が1人で乗り組み、釣り客2人を乗せ、遊漁の目的で、船首0.2メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、令和5年4月29日03時45分高知港の係留地を発し、高知県室戸岬南方沖合の釣り場に向かった。

a受審人は、06時00分目的の釣り場に到着して西方に移動しながら遊漁を行い、高知県羽根埼西方沖合で遊漁を終え、15時00分同沖合の釣り場を発進して帰途に就き、釣り客2人を操舵室前方の船室に配し、2海里の範囲を表示したGPSプロッターを作動させ、舵輪後方の操縦席に腰掛けて操船に当たり、同県南方沖合を西行した。

a受審人は、平素より機関室船底にビルジがたまることから、ビルジの状態を見ることとし、15時36分高知港東方沖合を西行中、操縦席左方の床面の同室に通ずる開口部の蓋を開けて機関室を見たところ、同室船底にビルジがたまっていることを認め、以後、機関室船底にたまったビルジの状態に気を向けながら西行を続け、15時52分僅か前高知港東第1防波堤東灯台から116.5度（真方位、以下同じ。）2.02海里の地点で、針路を295度に定めて自動操舵とし、15.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、15時55分高知港東方沖合約1.1海里の地点に至り、短時間で終了するつもりで、かがみ込んだ姿勢で前示開口部から機関室船底にたまったビルジの状態の点検を始め、15時57分高知港東第1防波堤東灯台から119.5度1,400メートルの地点に達

したとき、高知港の東第1防波堤が船首方1,390メートルのところとなり、その後同防波堤に向首接近する状況であったが、同室船底にたまったビルジの状態の点検に気をとられ、高知港の東第1防波堤を見て接近状況を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったもので、この状況に気付かなかった。

こうして、a受審人は、高知港の東第1防波堤に向首して続航し、16時00分僅か前機関室船底にたまったビルジの点検を終えて前方を見たところ、船首方至近に同防波堤を認め、機関回転数を減じたものの、効なく、16時00分高知港東第1防波堤東灯台から199.5度120メートルの地点において、Aは、原針路、原速力で、高知港の東第1防波堤南面の消波ブロックに乗り揚げた。

当時、天候は雨で風力2の東北東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、左舷船首部船底外板及び同船側外板に破口、推進器翼に曲損等をそれぞれ生じ、のち修理された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、高知港東方沖合において、同港に向けて帰航する際、船位の確認が不十分で、高知港の東第1防波堤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、高知港東方沖合において、同港に向けて帰航する場合、高知港の東第1防波堤に向首接近することのないよう、同防波堤を見て接近状況を把握するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、機関室船底にたまったビルジの状態の点検に気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、高知港の東第1防波堤に向首接近する状況に気付かずに進行して、同防波堤

南面の消波ブロックへの乗揚を招き、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 3 月 7 日

神戸地方海難審判所

審判官 下 條 正 昭