

令和6年長審第6号

裁 決

モーターボートA灯浮標衝突事件

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、理事官川西篤史出席のうえ審理し、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5月2日12時25分

長崎港

2 船舶の要目

船種 船名 モーターボートA

登録 長 6.15メートル

機関の種類 電気点火機関

出力 84キロワット

3 事実の経過

Aは、平成元年4月に進水し、操舵区画を船体ほぼ中央に配置し、同区画前部右舷側に舵輪を、舵輪右舷側に機関操縦レバーを、左舷側にGPSプロッターをそれぞれ配したFRP製モーターボートで、a受審人が1人で乗り組み、知人等4人を乗せ、いずれも救命胴衣を着用し、船尾甲板に置かれた荷物の整理を指示したのち、釣りの目的で、船首0.3メートル船尾1.1メートルの喫水をもって、令和5年5月2日12時15分長崎港第2区所在のマリーナを発し、同港南西方沖合の釣り場に向かった。

ところで、a受審人は、Aに舵角を示す目盛及び舵角指示器が備えられていないことから、直進する際には、舵輪を回した感覚により舵中央を判断し、その後、前方の景色と船首方向を比べながら舵角を微調整することにより針路を保持していた。

また、a受審人は、平素、長崎港を出港する際、航路が南北方向から東西方向に屈曲する長崎航路第1号灯浮標（以下「1号灯浮標」という。）付近で入航する大型船に出会い、同船の至近を航行することとならないようにする目的で、同航路を外して、1号灯浮標の西方を南下していた。

a受審人は、同乗者4人を船尾甲板に配し、自らは舵輪後方の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、航路西端付近を南下し、12時23分半少し過ぎ女神大橋橋梁灯（P4灯）（以下「P4橋梁灯」という。）から338度（真方位、以下同じ。）380メートルの地点で、針路を221度に定め、18.0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。

a受審人は、12時24分半少し過ぎP4橋梁灯から264度500メートルの地点に達したとき、船首が1号灯浮標西方約20メートルの所に向いているのを見て、同乗者の様子を確認する目的で船

尾方を振り返ったところ、船尾甲板に置かれた荷物が期待していたほど整理されていないのを見て荷物整理を開始し、その後、折からの南東風を受けて船首が風上に切り上がり始め、1号灯浮標に向かって続航する状況となったが、甲板上の荷物整理を行うことに気を奪われ、船首方向の変化を監視しながら舵角を調整して直進するなど針路の保持を十分に行わなかった。

こうして、a受審人は、1号灯浮標に向かって進行していることに気付かないまま続航し、12時25分僅か前ふと船首方を見たところ、至近に迫った1号灯浮標を認め、左舵をとったものの、及ばず、12時25分P4橋梁灯から251.5度630メートルの地点において、Aは、船首が208度を向いたとき、原速力で、1号灯浮標に衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の南東風が吹き、潮候はほぼ低潮時に当たり、視界は良好であった。

衝突の結果、Aは、右舷船首部外板に破口などを、1号灯浮標は、標体に擦過傷をそれぞれ生じたが、のちいずれも修理され、同乗者1人が、右第5中手骨骨頭開放骨折などを負った。

(原因及び受審人の行為)

本件灯浮標衝突は、長崎港において、出航中、針路の保持が不十分で、1号灯浮標に向かって進行したことによって発生したものである。

a受審人は、長崎港において、出航中、1号灯浮標西方を南下する場合、同灯浮標に向かって進行することのないよう、船首方向の変化を監視しながら舵角を調整して直進するなど針路の保持を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、甲板上の荷物整理を行うことに気を奪われ、針路の保持を十分に行わなかった職務上の過失により、1号

灯浮標に向かって進行して同灯浮標との衝突を招き、船体及び1号灯浮標それぞれに損傷を生じさせるとともに、同乗者1人を負傷させるに至った。

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8月27日

長崎地方海難審判所

審判官 八 田 一 郎