

令和6年函審第12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、理事官高木省吾出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人aを戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和6年6月9日04時46分

北海道小樽港東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 モーターボートA

総 ト ン 数 5トン未満

登 録 長 8.29メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 132キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

Aは、平成8年1月に進水したFRP製モーターボートで、船体中央部やや船尾寄りに操舵室を配し、同室右舷前部に舵輪、その前方にGPSプロッター及び魚群探知機、右舷側に機関遠隔操縦装置及び機関回転計をそれぞれ備えていた。

(2) 小樽港東方沖合

小樽港東方沖合には、昭和58年、小樽市朝里に所在する標高73.2メートルの三等三角点朝里（以下「朝里三角点」という。）から074.5度（真方位、以下同じ。）1,150メートル、076.5度1,230メートル、079.5度1,320メートル、083度1,270メートル及び077.5度1,100メートルの各地点を順次結ぶ直線によって囲まれた範囲に、増養殖場造成（小規模）事業として魚礁が造成されたものの、本件当時、海図W5小樽港には同魚礁が表記されていなかった。

(3) a受審人の経歴等

a受審人は、小樽港東方沖合を多数回航行した経験から、魚礁の存在も、同魚礁がAのGPSプロッター画面上に表示されないことも承知しており、平素、同沖合を航行する際、陸岸との距離を目測し、魚礁との相対位置関係を把握していた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、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0.4メートル船尾0.9メートルの喫水をもって、令和6年6月9日03時50分小樽港を発し、同港東方沖合の釣り場に向かった。

a受審人は、小樽港東方沖合を陸岸に沿うように東行し、04時

10分前示釣り場に至って釣りを始めたものの、期待した釣果が得られなかったことから、同釣り場を発進し、陸岸寄りを航行して約600メートル東方沖合の釣り場に向かうこととし、GPSプロッター及び魚群探知機をそれぞれ作動させ、同乗者を前部甲板及び後部甲板に腰を下ろした姿勢で待機させ、自らは操縦席に腰掛けた姿勢で操船に当たり、04時45分半僅か前朝里三角点から070度1,010メートルの地点で、針路を108度に定め、機関を半速力前進の回転数毎分1,100にかけ、3.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、時折視線を魚群探知機の画面に向け、水深が7メートルないし8メートルであることを確認しながら手動操舵によって進行した。

定針したときa受審人は、魚礁まで160メートルのところとなり、その後同魚礁に向首接近する状況であったが、魚群探知機で確認した水深の状況から、魚礁との離隔距離が確保できているものと思い、陸岸との距離を目測し、魚礁との相対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、このことに気付かなかった。

こうして、a受審人は、魚礁に向首したまま続航中、04時46分朝里三角点から077度1,200メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、同魚礁に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力3の南東風が吹き、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、推進器翼に曲損を伴う擦過傷等を生じたが、後に修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、小樽港東方沖合において、釣り場移動のため陸岸寄りを航行する際、船位の確認が不十分で、魚礁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、小樽港東方沖合において、釣り場移動のため陸岸寄りを航行する場合、魚礁の存在を承知していたのだから、同魚礁に向首接近することのないよう、陸岸との距離を目測して魚礁との相対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、魚群探知機で確認した水深の状況から、同魚礁との離隔距離が確保できているものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、魚礁に向首接近していることに気付くことなく進行して乗揚を招き、推進器翼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 3 号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 7 年 3 月 1 3 日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁