

令和6年横審第34号(第1)

令和6年横審第42号(第2)

裁 決

(第1) モーターボートA乗揚事件

(第2) 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、理事官熊谷貴樹出席のうえ併合審理し、次のとおり裁決する。

主 文

(第1)

受審人aを戒告する。

(第2)

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 事件発生の日時時刻及び場所

(第1)

令和6年3月24日04時58分半僅か過ぎ

千葉県洲埼西岸

(第2)

令和6年7月6日03時31分少し前

千葉県第1海堡北岸

2 船舶の要目

船種 船名 モーターボートA

総トン数 4.6トン

全長 9.30メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 210キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、船体ほぼ中央に操舵室を兼ねたキャビンを有するFRP製モーターボートで、キャビン前部右舷寄りに操縦ハンドル、その前方にGPSプロッター及び計器パネル、同ハンドル右舷側に機関遠隔操作レバー、操縦ハンドル後方に操縦席をそれぞれ配し、船尾に二重反転プロペラを有するアウトドライブを備えていた。

(2) a 受審人の経歴等

(省略)

(第1)

(3) 洲埼付近の状況等

洲埼は、館山湾に面し、千葉県館山港西方に位置する東京湾口に突出した岬で、その周囲には海岸線に沿って約70メートル沖合まで干出浜（以下「洲埼干出浜」という。）が拡張していた。

(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1人を乗せ、釣りの目的で、船首0.4メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、令和6

年3月24日03時00分K川係留施設を発し、洲埼南方沖合の釣り場に向かった。

ところで、a受審人は、発航前の同月22日及び翌23日の睡眠時間を両日とも8時間以上確保しており、発航日の睡眠時間が約6時間30分であったものの、安眠できていて睡眠不足の状態ではなく、疲れ等もなかった。

a受審人は、操縦席に腰をかけた姿勢で操縦にあたって東京湾を南下し、04時41分少し前洲埼灯台から008度（真方位、以下同じ。）6.9海里の地点で、針路を187度に定め、23.1ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

04時48分a受審人は、洲埼灯台から007度4.2海里の地点に達したとき、穏やかな海況であり、周囲に船舶を見かけなかったことから、気が緩んで眠気を催し、同じ姿勢で操縦を続けると居眠りに陥るおそれがあったが、これまでに操縦中に居眠りをしたことがなく、手動操舵を行っていたので、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、立ち上がって体を動かすなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

こうして、a受審人は、同じ姿勢を続けているうちにいつしか居眠りに陥り、04時55分僅か過ぎ洲埼灯台から010度1.5海里の地点に至って僅かに右舵がとられ、緩やかに右回頭しながら洲埼干出浜に向かって続航し、04時58分半僅か過ぎ洲埼灯台から309度440メートルの地点において、Aは、船首が223度を向いたとき、原速力のまま、洲埼干出浜に乗り揚げた。

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

乗揚の結果、アウトドアドライブの脱落等を生じたが、のちに修

理された。

(第2)

(3) 第1海堡付近の状況等

第1海堡は、千葉県富津岬西方沖合に位置し、水深約5メートルの海中に砂石を投入して基礎部分を構築し、その上に岩石を積み上げて築造した防波壁を周囲に巡らせた人工島で、その西岸から北岸にかけて100メートルないし200メートル沖合まで水深2メートル以下の浅所域が、東岸から富津岬にかけて干出浜がそれぞれ拡張していた。

(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2人を乗せ、釣りの目的で、船首0.4メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、令和6年7月6日02時20分K川係留施設を発し、千葉県大房岬西方沖合の釣り場に向かった。

ところで、a受審人は、発航前の同月4日及び翌5日の睡眠時間を両日とも8時間以上確保しており、発航日の睡眠時間が約6時間30分であったものの、安眠できていて睡眠不足の状態ではなく、疲れ等もなかった。

a受審人は、操縦席に腰をかけた姿勢で操縦にあたって東京湾を南下し、03時13分僅か過ぎ第2海堡灯台から020度6.9海里の地点で、針路を194度に定め、22.0ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

03時26分a受審人は、第2海堡灯台から032度2.2海里の地点に達したとき、穏やかな海況で単調な航海が続き、周囲に船舶を見かけなかったことから、気が緩んで眠気を催し、1人で操縦を続けると居眠りに陥るおそれがあったが、同年3月に居眠りをし

て乗り揚げており、気を付けていたので、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、同乗者と話をして眠気を払うなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかつた。

こうして、a 受審人は、1人で操縦を続けて間もなく居眠りに陥り、03時28分半僅か過ぎ第2海堡灯台から045度1.3海里の地点に至って僅かに左舵がとられ、緩やかに左回頭したのちに蛇行しながら第1海堡北岸の岩場に向かって続航し、03時31分少し前第2海堡灯台から080度1.3海里の地点において、Aは、船首が163度を向いたとき、原速力のまま、同岩場に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力1の南南東風が吹き、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、右舷船首部外板に破口及びプロペラ翼の折損等を生じ、a 受審人が左肩甲骨肩峰骨折等を、同乗者2人が中心性頸髄損傷及び左肩関節捻挫等をそれぞれ負った。

(原因及び受審人の行為)

(第1)

本件乗揚は、洲埼北方沖合において、洲埼南方沖合の釣り場に向けて航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、洲埼干出浜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、洲埼北方沖合において、操縦席に腰をかけた姿勢で操縦にあたって前示の釣り場に向けて航行中、穏やかな海況であり、周囲に船舶を見かけなかったことから、気が緩んで眠気を催した場合、同じ姿勢で操縦を続けると居眠りに陥るおそれがあったから、居眠り運航とならないよう、立ち上がって体を動かすなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があった。ところが、同人は、これまでに操縦中

に居眠りをしたことがなく、手動操舵を行っていたので、まさか居眠りに陥ることはないものと思ひ、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかつた職務上の過失により、いつしか居眠りに陥り、洲埼干出浜に向かつて進行して乗揚を招き、船体に損傷を生じさせるに至つた。

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。

(第 2)

本件乗揚は、第 1 海堡北方沖合において、大房岬西方沖合の釣り場に向けて航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、第 1 海堡北岸の岩場に向かつて進行したことによつて発生したものである。

a 受審人は、第 1 海堡北方沖合において、操縦席に腰をかけた姿勢で 1 人で操縦にあつて前示の釣り場に向けて航行中、穏やかな海況で単調な航海が続き、周囲に船舶を見かけなかつたことから、気が緩んで眠気を催した場合、1 人で操縦を続けると居眠りに陥るおそれがあつたから、居眠り運航とならないよう、同乗者と話をして眠気を払うなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があつた。ところが、同人は、令和 6 年 3 月に居眠りをして乗り揚げており、気を付けていたので、まさか居眠りに陥ることはないものと思ひ、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかつた職務上の過失により、1 人で操縦を続けて間もなく居眠りに陥り、第 1 海堡北岸の岩場に向かつて進行して乗揚を招き、船体に損傷を生じさせ、同乗者を負傷させ、自らも負傷するに至つた。

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。

よつて主文のとおり裁決する。

令和7年3月3日

横浜地方海難審判所

審判官 米 倉 毅