

令和 7 年 横審第 13 号

裁 決

ヨット 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、理事官吉田茂樹出席のうえ審理し、
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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和 6 年 7 月 9 日 14 時 45 分

愛知県三河港

2 船舶の要目

船種 船名 ヨット A

総トン数 6.3 トン

登録長 9.81 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 17 キロワット

3 事実の経過

(1) 大島付近の状況

愛知県大島は、三河港北西部に位置し、西岸から西方に100メートルまで干出浜となっており、その西方200メートル沖合まで水深2メートル以下の浅所（以下「大島西方浅所」という。）が拡延していた。

(2) a 受審人の乗船経歴等

a 受審人は、（一部省略）ヨットの操船方法を学んだのち、ヨットの船長として帆走体験航海を行うようになり、モーター艇の乗船が年間20回程度であったものの、帆走体験航海が年間10回程度しかなく、航行する海域のほとんどが三河湾内で、湾外の回航時には機走で航行しており、帆走中に風による圧流を感じたことがほとんどなかった。

(3) 本件発生に至る状況

Aは、船体中央部にマスト1本及び船室、後部に操縦席を配したFRP製プレジャーヨットで、船尾甲板に舵輪、その支柱にGPS速力計をそれぞれ備え、a受審人が1人で乗り組み、体験乗船者2人を乗せ、大島一周の帆走体験の目的で、船首0.1メートル船尾1.6メートル及びバラストキール下端まで2.0メートルの喫水をもって、令和6年7月9日13時00分蒲郡市所在のマリーナを機走で発し、大島南西方沖合に向かった。

a受審人は、13時20分マリーナ南方沖合で、機関を停止して漂泊を始め、風が強くなる旨の情報を出航前から得ていたので、2枚の帆を縮帆した状態として張り出し、13時30分西風を受けて同沖合から帆走を開始し、舵輪後方の左舷側に立ち、同乗者に帆及び舵の操作体験を行わせた。

a 受審人は、愛知県仏島南西方沖合に至り、大島北方を経由して帰航することとし、風向が西南西風に変わったものと考え、愛知県形原漁港の北西方の学校校舎（以下「形原校舎」という。）を船首目標として大島北方に向かうこととし、14時37分僅か過ぎ三河港形原東防波堤南灯台（以下「東防波堤南灯台」という。）から105度（真方位、以下同じ。）2.0海里の地点で、針路を300度に定め、折りからの風により右方に37度圧流され、4.0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、2枚の帆を右舷側に張り出した状態で、帆走を続けた。

a 受審人は、14時39分半僅か過ぎ東防波堤南灯台から101度1.9海里の地点に達したとき、大島西方浅所まで680メートルとなり、その後大島西方浅所に向かって続航する状況となつたが、船首を形原校舎に向けた状態を保つていれば、無難に航行できるものと思い、定期的に帆の向こう側を見て大島との相対位置関係を確認するなど、船位の確認を十分に行わなかつたので、この状況に気付かなかつた。

こうして、a受審人は、大島西方浅所に向かって進行し、14時45分東防波堤南灯台から090度1.7海里の地点において、Aは、船首が291度を向いたとき、原速力のまま、大島西方浅所に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力4の西風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、バラストキール底部に曲損等を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、三河港において、大島北方に向けて航行する際、船位の

確認が不十分で、大島西方浅所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、三河港において、大島北方に向けて航行する場合、大島西方浅所に乗り揚げることのないよう、定期的に帆の向こう側を見て大島との相対位置関係を確認するなど、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、船首を形原校舎に向けた状態を保つていれば、無難に航行できるものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、大島西方浅所に向かう状況となったことに気付かないまま進行して乗揚を招き、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 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 1 月 6 日

横浜地方海難審判所

審 判 長 審 判 官 上 羽 直 樹

審 判 官 米 倉 肇

審 判 官 高 木 省 吾