

令和6年神審第14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、理事官佐藤雅彦出席のうえ審理し、  
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5年8月1日21時00分

福井県小浜港

2 船舶の要目

船 種 船 名 モーターボートA

総 ト ン 数 3.8トン

登 録 長 7.07メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 110キロワット

### 3 事実の経過

Aは、船体中央やや前方に操舵室を配し、同室前部右舷側に舵輪、その後方に操縦席が設置され、舵輪の上部にGPSプロッターを備えた軽合金製プレジャーモーターボートで、a受審人が1人で乗り組み、家族1人及び知人2人を乗せ、全員が救命胴衣を着用し、花火見物の目的で、船首0.3メートル船尾0.6メートルの喫水をもって、令和5年8月1日17時00分小浜港のマリーナ（以下「マリーナ」という。）を発し、同港西部の海域に向かった。

a受審人は、17時20分目的の海域に到着し、錨泊して花火見物を行い、20時40分帰途に就くこととしたものの、往航時海面に多数の浮遊物を認めていたので、それらを避けるため小浜港南部の海域に移動したのち、マリーナに帰航することとした。

a受審人は、20時43分小浜港南部の海域に移動したところ、今度はマリーナへの予定進路付近に多数の船舶を認めたので、漂泊して船舶が少なくなるのを待つこととした。

ところで、a受審人は、夜間を含めて小浜港内を多数回航行したことがあり、同港の沖防波堤（以下「沖防波堤」という。）西側には、沖防波堤と約20メートルの間隔を設けて平行に設置されている列状の消波ブロック（以下「沖防波堤消波ブロック」という。）が存在していること、及びAのGPSプロッターに沖防波堤消波ブロックが表示されていることを承知していた。

また、a受審人は、夜間に帰航するとき、マリーナの夜間照明用投光器（以下「投光器」という。）の明かりを船首目標としていた。

a受審人は、投光器の明かりを探しながら適宜針路を修正して帰途に就くこととし、2キロメートルレンジとしたGPSプロッターを作動させ、同乗者3人を操舵室後方の椅子に座らせて自らは操縦席に座

って操船に当たり、20時54分半僅か前小浜港北防波堤灯台（以下「北防波堤灯台」という。）から249度（真方位、以下同じ。）840メートルの地点を発進すると同時に、針路を063度に定め、4.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）として、手動操舵によって進行した。

a 受審人は、20時57分北防波堤灯台から253度500メートルの地点に達したとき、沖防波堤消波ブロックまで400メートルのところとなり、その後同ブロックに向首接近する状況であったが、投光器の明かりを探すことに気をとられ、GPSプロッターで自船と沖防波堤消波ブロック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ったため、この状況に気付かなかった。

こうして、a 受審人は、沖防波堤消波ブロックに向首したまま続航し、21時00分北防波堤灯台から287度130メートルの地点において、Aは、原針路、原速力のまま、同ブロックに乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力2の南風が吹き、潮候はほぼ低潮時にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船首部キールに凹損等を生じた。

#### （原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、夜間、小浜港において、マリーナに向けて帰航する際、船位の確認が不十分で、沖防波堤消波ブロック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、夜間、小浜港において、マリーナに向けて帰航する場合、沖防波堤消波ブロックに向首接近することのないよう、GPSプロッターで自船と同ブロック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、投光器の明かり

を探すことに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、沖防波堤消波ブロックに向首接近する状況に気付かないまま進行し、同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 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 2 9 日

神戸地方海難審判所

審判長 審判官 阪 本 義 治

審判官 大 北 直 明

審判官 前 田 昭 広