

令和7年横審第21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6年11月7日11時40分
静岡県御前崎港南方沖合
- 2 船舶の要目
船種 船名 ヨットA
登録長 8.64メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出力 11キロワット
- 3 事実の経過

Aは、船体ほぼ中央甲板下にキャビンを配するFRP製ヨットで、キャビン中央右舷寄りにGPSプロッター、船尾甲板に磁気コンパス、船尾に舵柄をそれぞれ備え、a受審人が1人で乗り組み、知人1人を乗せ、回航の目的で、船首0.5メートル船尾1.5メートルセンターキール下端まで1.7メートルの喫水をもって、令和6年11月6日09時00分神奈川県三崎港所在のマリーナを発し、阪神港尼崎西宮芦屋第2区所在のマリーナに向かった。

a受審人は、同乗者と約2時間交替で操船に当たって機帆走で相模湾を西行中、駿河湾南方沖合に至ったところで、同乗者の船酔いが激しくなり、自らも休息の必要を感じたことから、西行を中断し、予定を変更して御前崎港所在のマリーナに向かうこととし、23時00分御前崎灯台から184度（真方位、以下同じ。）15.8海里の地点で、北上を開始した。

ところで、静岡県御前崎周辺は、御前崎から御前崎港にかけてほぼ南北方向に岸線が延び、その岸線に沿って東方に約350メートル沖合まで干出浜が拵延しており、その更に約100メートルないし約400メートル東方沖合まで水深が2メートル以下で暗岩が点在する浅所（以下「御前崎東方浅所」という。）が拵延していた。

また、a受審人は、三崎港発航に際し、和歌山県勝浦港及び同県和歌山下津港に立ち寄ってから目的地のマリーナに至る航海計画を立案していて、以前、ほぼ同様の経路を航行して御前崎港に入航した経験を有していたものの、御前崎に近寄って航行したことがなく、御前崎東方浅所の拵延状況を承知していなかった。

a受審人は、風が強くなったことから主帆を下ろし、前帆のみを張り出した状態として御前崎港南方沖合に至り、風が収まってからも主帆を張らないまま、船尾甲板で舵柄を操作しながら機帆走を続け、御

前崎港の防波堤を目視で探したものの、見つからなかったため、陸岸に近寄って航行すれば見つかると考え、陸岸寄りの針路にすることとし、翌7日11時37分僅か前御前埼灯台から103度950メートルの地点で、針路を332度に定め、3.0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。

針路を定めたとき、a受審人は、御前埼東方浅所の拡張状況を承知していなかったが、過去の経験から、離岸距離を200メートル以上設ければ、無難に航行することができるものと思い、海図で予定航行経路上の浅所の有無を確認するなど、水路調査を十分に行わなかった。

こうして、a受審人は、御前埼東方浅所に向首して接近する状況となり、11時40分御前埼灯台から087度800メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、御前埼東方浅所に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力3の北西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船底外板に亀裂等を生じ、来援した救助船によって御前崎港に引き付けられ、後日廃船処理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、御前崎港南方沖合において、予定航行経路を変更して陸岸寄りの針路とする際、水路調査が不十分で、御前埼東方浅所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、御前崎港南方沖合において、予定航行経路を変更して陸岸寄りの針路とする場合、御前埼東方浅所の拡張状況を承知していなかったのだから、海図で予定航行経路上の浅所の有無を確認するなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、過去の

経験から、離岸距離を200メートル以上設ければ、無難に航行することができるものと思ひ、水路調査を十分に行わなかつた職務上の過失により、御前埼東方浅所に向首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8年3月26日

横浜地方海難審判所

審判官 米 倉 毅