

令和 8 年横審第 7 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、理事官畑中充出席のうえ審理し、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 7 年 8 月 3 1 日 0 6 時 3 1 分

愛知県日間賀島北東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 モーターボート A

登 録 長 7.25 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 95 キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央に操舵室を配し、同室前部右舷側に舵輪、その左方に魚群探知機一体型のGPSプロッター（以下「プロッター魚探」という。）、右舷側壁に機関操縦レバーをそれぞれ備えたFRP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、知人2人を乗せ、釣りの目的で、船首0.2メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、令和7年8月31日05時35分愛知県衣浦港を発し、日間賀島北東方沖合を経由する予定で、同県伊良湖岬西方沖合の釣り場に向かった。

ところで、日間賀島北東方沖合には、同島東端から北東方約1,000メートルのところを中心に東西及び南北両方向約500メートルの範囲に最低水面上干出高さ1メートルの干出浜を含む水深2メートル以下の浅所が拡張する大磯が存在し、大磯北西部の干出浜北端に北方位標識である尾張大磯灯標（以下「大磯灯標」という。）が設置されていた。

また、Aのプロッター魚探は、拡大表示とすることで、大磯を表示させることができるものであった。

発航に先立ち、a受審人は、このときが5回目の航海であったものの、日間賀島北東方沖合の水路状況を承知していなかったが、水深の変化に注意していれば無難に航行できるものと思い、プロッター魚探に当たって日間賀島北東方沖合の浅所の拡張状況を確認するなど、水路調査を十分に行わなかった。

a受審人は、舵輪後方に立った姿勢で操縦に当たり、プロッター魚探の画面を2分割して右側を魚群探知機、左側を1.5海里レンジのヘッドアップ表示にしたGPSプロッターとして作動させ、専ら画面右側の水深表示に注意を向けながら知多半島東岸沖合を南下し、06時29分少し過ぎ大磯灯標から332度（真方位、以下同じ。）

1,180メートルの地点で、針路を142度に定め、22.4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。

a 受審人は、06時30分僅か過ぎ大磯灯標から344度570メートルの地点に至り、目的の釣り場に向かうために右舵をとって右回頭を開始したところ、大磯に向かって接近する状況となり、前方に岩を認め、減速しながら緩やかに右回頭する中、Aは、06時31分大磯灯標から059度20メートルの地点において、船首が182度を向き、14.4ノットの速力となったとき、大磯に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力1の北西風が吹き、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、推進器翼が脱落し、舵軸及び舵板に曲損等を生じて自力航行ができなくなり、来援した巡視艇にえい航されて衣浦港に引き付けられた。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、日間賀島北東方沖合を經由する予定で衣浦港を発航する際、水路調査が不十分で、大磯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、日間賀島北東方沖合を經由する予定で衣浦港を発航する場合、同島北東方沖合の水路状況を承知していなかったのだから、プロッター魚探に当たって日間賀島北東方沖合の浅所の拡張状況を確認するなど、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、水深の変化に注意していれば無難に航行できるものと思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、大磯に向かって進行して乗り上げる事態を招き、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。

よって主文のとおり裁決する。

令和8年7月9日

横浜地方海難審判所

審判官 神 崎 和 徳