令和８年門審第５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

補　　佐　　人　　１人

本件について、当海難審判所は、理事官吉岡勉出席のうえ審理し、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７年６月２９日２３時４５分

山口県羽島北西方沖合

２　船舶の要目

船 種 船 名　モーターボートＡ

登　録　長　１０．０７メートル

機関の種類　ディーゼル機関

出　　力　１６９キロワット

３　事実の経過

Ａは、平成２年５月に進水し、船体ほぼ中央にフライングブリッジ付き操舵室を配し、同室に舵輪、機関操縦レバー、レーダー及びＧＰＳプロッターを、同ブリッジに舵輪、機関操縦レバー及びＧＰＳプロッターをそれぞれ装備したＦＲＰ製モーターボートで、ａ受審人が１人で乗り組み、知人４人を乗せ、釣りの目的で、船首０．６メートル船尾１．３メートルの喫水をもって、令和７年６月２９日１６時３０分山口県萩港所在のマリーナを発し、同県尾島北方沖合の釣り場で釣りを行ったのち、２３時３０分同釣り場を発進して帰途に就いた。

ａ受審人は、レーダー及びＧＰＳプロッター２台をそれぞれ作動させ、フライングブリッジの操縦席に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、２３時３４分半少し過ぎ虎ケ埼灯台から３０６度（真方位、以下同じ。）３．７海里の地点で、右舷前方にいた漁船群を避けるため、針路を羽島に向く１３３度に定め、１５．０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。

ところで、フライングブリッジには、照明設備がなく、夜間にＧＰＳプロッターを操作する際、手元が暗くなるので、ａ受審人は、操作に時間を要していた。

２３時４２分ａ受審人は、虎ケ埼灯台から２９９度１．９海里の地点に達したとき、羽島北西方沖合の浅所（以下「羽島浅所」という。）まで1，３９０メートルとなり、その後羽島浅所に向首接近する状況であったが、フライングブリッジでＧＰＳプロッターを操作することに気をとられ、操舵室のＧＰＳプロッターを活用して羽島との相対位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったので、この状況に気付かなかった。

こうして、ａ受審人は、羽島浅所に向首したまま続航し、２３時

４５分虎ケ埼灯台から２９０度１．２海里の地点において、Ａは、原針路及び原速力のまま、羽島浅所に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力２の南風が吹き、潮候は上げ潮の中央期に当たり、視界は良好であった。

乗揚の結果、左舷中央部船底外板に破口等を生じ、巡視艇にえい航されて萩港所在のマリーナに引き付けられた。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、夜間、羽島北西方沖合において、帰航する際、船位の確認が不十分で、羽島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、夜間、羽島北西方沖合において、フライングブリッジで操船しながら帰航する場合、羽島浅所に乗り揚げることのないよう、操舵室のＧＰＳプロッターを活用して羽島との相対位置関係を把握するなど、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、フライングブリッジでＧＰＳプロッターを操作することに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、羽島浅所に向首接近する状況に気付かないまま進行して羽島浅所に乗り揚げる事態を招き、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８年９月８日

門司地方海難審判所

審 判 官　　山　　本　　哲　　也