

令和3年那審第2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、理事官甲斐繁利出席のうえ審理し、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2年6月23日12時10分

沖縄県宮古島北方沖合八重干瀬

2 船舶の要目

船 種 船 名 モーターボートA

総 ト ン 数 16トン

登 録 長 11.79メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 470キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 構造及び航海計器

Aは、船体中央に船橋を設けたFRP製小型兼用船で、フライングブリッジ及び船橋内操舵区画にはGPSプロッター、レーダー、操舵輪、機関操作レバーがそれぞれ設置されており、どちら側でも操船ができるようになっていたものの、フライングブリッジのGPSプロッター及びレーダーは令和2年4月ごろから故障中で、水深や浅所などの情報は、船橋内操舵区画のGPSプロッターで確認する必要があった。

#### (2) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人が単独で乗り組み、知人2人を乗せ、釣りの目的で、船首0.8メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、令和2年6月23日09時00分沖縄県平良港を発し、宮古島北方沖合の釣り場に向かった。

ところで、宮古島北方沖合は、沖縄県池間島や同県大神島などの島が存在し、また、八重干瀬と呼ばれる南北7海里、東西4海里に及ぶ広大な海域にさんご礁が点在し、海図W1205には「航行に注意を要する海域」と記載されていた。

また、a受審人は、令和2年2月に小型船舶操縦士の免許を取得後、船長として操船し、八重干瀬付近は初めての航海であったことから、海図でさんご礁が点在していることを確認したものの、その詳細までは承知していなかった。

a受審人は、大神島周辺で釣りを行った後、池間島北東方沖合に移動し、漂泊して釣りを行ったものの釣果が悪く、八重干瀬内で釣りを行っている僚船付近に移動することとし、12時06分半池間島灯台から042度（真方位、以下同じ。）3.1海里の地点

を發し、針路を042度に定め、10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）として、フライングブリッジで手動操舵によって進行した。

a 受審人は、定針したとき、八重干瀬に点在するさんご礁に向首したが、前方に波が立っていなかったことから、浅いところはないと思い、船橋内操舵区画のGPSプロッターで浅所等の存在を確認するなど、水路調査を十分に行わなかったため、同さんご礁の存在に気付かなかった。

a 受審人は、八重干瀬に点在するさんご礁に向首続航し、12時10分池間島灯台から042度3.6海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、同さんご礁に乗り揚げた。

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

乗揚の結果、船底外板に擦過傷を、プロペラ翼及び同軸に曲損をそれぞれ生じたが、僚船により引き下ろされて離礁し、その後沖縄県真謝漁港まで自力航行して、のち修理された。

#### （原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、宮古島北方沖合において、釣り場を移動する際、水路調査が不十分で、八重干瀬に点在するさんご礁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、宮古島北方沖合において、釣り場を移動する場合、八重干瀬に点在するさんご礁の詳しい状況を承知していなかったのだから、同さんご礁に乗り揚げることのないよう、船橋内操舵区画のGPSプロッターで浅所等の存在を確認するなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、前方に波が立っていなかったことか

ら，浅いところはないと思い，水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により，八重干瀬に点在するさんご礁に向首進行し，乗り揚げる事態を招き，船体等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 3 年 8 月 2 6 日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 大 北 直 明