

令和3年那審第10号

裁 決  
漁船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3年2月4日03時41分少し過ぎ  
鳩間水道東方沖合
- 2 船舶の要目  
船 種 船 名 漁船A  
総 ト ン 数 2.15トン  
登 録 長 8.90メートル  
機 関 の 種 類 ディーゼル機関  
出 力 125キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) Aの設備等

Aは、昭和49年2月に進水した、船体後部に操舵室を設けたFRP製漁船で、後部甲板の舷側に沿って座板が、同甲板上に機関操縦レバーが設置され、操舵室内前面棚上左舷側にGPSプロッターを、中央に自動操舵装置を、右舷側に機関操縦レバーをそれぞれ備え、操舵輪が同室内に装備されていないためコントローラを使用して操船するようになっていた。

#### (2) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人が単独で乗り組み、一本釣り漁の目的で、船首0.7メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、令和3年2月4日02時00分沖縄県石垣漁港を発し、鳩間水道を經由する予定で沖縄県西表島西方沖合6海里の漁場に向かった。

ところで、鳩間水道は、西表島と沖縄県鳩間島の間にある水道で、西表島側にはダイクピーと呼ばれるさんご礁が、鳩間島周辺はさんご礁がそれぞれ拡延し、可航幅は約800メートルであった。

また、a受審人は、平成29年にAを購入したのち西表島周辺を漁場とし、鳩間水道を頻繁に航行していたので、ダイクピー及び鳩間島周辺のさんご礁等浅所の位置については承知していた。

a受審人は、02時18分半少し過ぎ鳩間島灯台から116度（真方位、以下同じ。）15.3海里の地点で、針路を296度に定めて自動操舵とし、北寄りの風により左方に7度圧流されて9.5ノット（対地速力、以下同じ。）の速力で進行した。

a受審人は、船尾甲板右舷側の座板に腰掛けて操業準備作業を始め、03時36分少し過ぎ鳩間島灯台から140度3.4海里の地点に達したとき、ダイクピーまで1,450メートルとなり、その後ダ

イクピーに接近する状況であったが、操業準備作業をすることに気を取られ、GPSプロッターで自船とダイクピー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。

a 受審人は、ダイクピーに向かって続航し、03時41分少し過ぎ鳩間島灯台から149度2.8海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、ダイクピーに乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力3の北北東風が吹き、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、船底外板に破口を伴う擦過傷並びに舵板及びプロペラ翼に曲損等を生じ、僚船にえい航されて石垣漁港に回航されて、のち修理された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、鳩間水道東方沖合において、鳩間水道を經由して漁場に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、ダイクピー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、夜間、鳩間水道東方沖合において、鳩間水道を經由して漁場に向けて航行する場合、鳩間水道には、ダイクピー等のさんご礁が拵延していたのだから、GPSプロッターで自船とダイクピー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、操業準備作業をすることに気を取られ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、ダイクピーに接近する状況に気付かないまま進行し、ダイクピーに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4年1月13日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 大 北 直 明