

令和3年那審第11号

裁 決

引船A引船列立標衝突事件

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の小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和3年4月7日06時25分

沖縄県竹富島東方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 引船A

台船B

総トン数 19トン

全 長

45.00メートル

登録長 14.00メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,103キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央に船橋を設けた鋼製引船で、船橋内中央に操舵輪及び磁気コンパスと自動操舵装置が、その右舷側に機関操作レバー及び機関監視盤が、左舷側にレーダー及びGPSプロッターがそれぞれ取り付けられ、a受審人が単独で乗り組み、船首1.2メートル船尾2.8メートルの喫水をもって、空船で船首0.6メートル船尾0.4メートルの喫水となった非自航式鋼製台船Bを引き、同台船に作業員2人を乗せ、Aの船尾からBの後端までの長さが61メートルの引船列を構成し、回航の目的で、令和3年4月7日05時55分沖縄県石垣港を発し、竹富島東方灯標南方沖合から竹富島南水路第1号立標（以下、立標の名称については「竹富島南水路」の冠称を省略する。）及び第2号立標の間を航過する予定で、同県仲間港に向かった。

ところで、竹富島東方沖合は、さんご礁等の浅所が多数存在しており、水路を示すため竹富島東方灯標が、その南西方約600メートルのところに約80メートルの間隔を空けて第1号立標及び第2号立標がそれぞれ設置されていた。

a受審人は、GPSプロッターを作動させ、06時21分竹富島東方灯標から180度（真方位、以下同じ。）50メートルの地点で、針路を第1号立標と第2号立標間の中央に向く243度に定め、折からの北寄りの風により左方に3度圧流されて5.0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。

a受審人は、06時23分竹富島東方灯標から231度320メートルの地点に達したとき、第1号立標まで260メートルとなり、左方に圧流されて同立標に接近する状況であったが、圧流されているように感じなかったため、予定の進路を航行していると思い、GPSプ

ロッターで過去の航跡との偏位を確認するなど、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、06時24分少し前第1号立標に接近していることに気づき、右舵をとって針路を253度に転じたものの、及ばず、06時25分竹富島東方灯標から235度570メートルの地点において、Aの船首が253度を向き、原速力のまま、Bの左舷中央部が同立標に衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の北北東風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好で、日出時刻は06時29分であった。

衝突の結果、Bは左舷中央部に亀裂を伴う擦過傷を、第1号立標は灯塔が傾斜し、ステップ等の曲損を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件立標衝突は、日出前の薄明時、竹富島東方沖合において、仲間港に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、第1号立標に向かって圧流されながら進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、日出前の薄明時、竹富島東方沖合において、仲間港に向けて航行する場合、北寄りの風が吹いていたのだから、圧流されて第1号立標に接近しないよう、GPSプロッターで過去の航跡との偏位を確認するなど、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、圧流されているように感じなかったため、予定の進路を航行していると思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、第1号立標に向かって圧流されている状況に気付かないまま進行し、同立標に衝突する事態を招き、B及び同立標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箇

月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年1月27日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 大 北 直 明