

令和4年那審第1号

裁 決  
警戒船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  
補 佐 人 1人

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5月28日12時34分

沖縄県沖縄島本部半島南岸沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 警戒船A

総 ト ン 数 8.09トン

登 録 長 10.33メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 341キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等

Aは、昭和55年7月に進水したFRP製小型兼用船で、船体後部に操舵室を設け、同室に舵輪、機関遠隔操縦レバー、レーダー、GPSプロッター、簡易型船舶自動識別装置のほか、船首尾の各甲板に持ち出して舵及び機関の各操作ができる遠隔操縦装置（以下「リモコン」という。）を装備し、左舷船首部に重さ約20キログラム（以下「キロ」という。）のステンレス製錨1個並びに錨索及び係留索兼用の直径約18ミリメートル（以下「ミリ」という。）長さ約200メートルの合成繊維製索3本を備えていた。

#### (2) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（途中省略）令和2年12月に所属する漁業協同組合から名護湾の棧橋に着棧して荷役する土砂運搬船の警戒業務を委託されていた。

#### (3) 名護湾等

名護湾は、湾口が西方の東シナ海に開き、湾北部に面する本部半島南岸沖合にさんご礁からなる浅礁が拡張し、同南岸に南方に延びる私設の棧橋（以下「私設棧橋」という。）が築造されているほか、前示漁業協同組合が土砂運搬船の警戒船用に私設の係船浮標（以下「私設係船浮標」という。）を同棧橋東方沖合に4基設置していた。

#### (4) 私設係船浮標の状況

私設係船浮標は、定置網等の浮子に使用される直径30.5センチメートル重さ1.29キログラムの黄色球形の塩化ビニル製浮体で、直径40ミリの貫通穴が設けられ、擦れを防ぐビニルホースに通した直径約30ミリの環状とした合成繊維製索（以下「係留環」とい

う。)及び直径24ミリの同製索2本を束ねた浮体索に取り付けられており、警戒船等から繰り出された係留索を係留環につないで利用されていた。

浮体索は、私設係船浮標1基から海中に伸ばし、海底の沈<sup>すい</sup>錘に結ばれていた。そして、沈錘は、砂を入れて袋口を直径6ミリの合成繊維製索で縛られた1袋当たりの重さが約30キロからなる土のう40袋を、数個ずつに分けて放射状に沈設されていた。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか1人が乗り組み、警戒業務に当たる目的で、船首0.4メートル船尾1.4メートルの喫水をもって、令和3年5月28日07時25分沖縄県名護漁港を発し、本部半島南岸沖合の私設係船浮標に向かった。

ところで、a受審人は、GPSプロッター画面に当たるなどして本部半島南岸沖合の水路事情を把握するほか、同じ漁業協同組合に所属する関係者等から私設係船浮標の設置状況を聞いており、平素、発航前にスマートフォンで強風予報の情報を入手した際には、同浮標に係留して機関を中立運転とし、リモコンを手元に置いて警戒業務に当たっていた。

a受審人は、GPSプロッターを作動させて名護湾を航行し、07時55分琉球名護港南防波堤灯台から294度(真方位、以下同じ。)3.32海里の地点にあたる私設栈橋南端(以下「基点」という。)から159.5度385メートルの地点に至り、船尾を本部半島南岸に向け、左舷船首部に備えた錨の錨索を係留索として係留環につないで同索の他端を船首部の係船柱に係止し、機関を中立運転として警戒業務に就いた。

a受審人は、操舵室後部出入口の踏み台に腰を掛け、甲板員を船

首甲板に配して警戒業務に当たっていたところ、10時30分頃南西の風勢が増したことを知り、周囲を見渡しても船位にほとんど変化が見受けられないので、同業務に支障はないと見込み、12時18分僅か前甲板員と共に操舵室の床に座って昼食をとっていたとき、振れ回りがほぼ止まり、北東方向に向かって0.6ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で圧流される状況になった。

a 受審人は、12時21分本部半島南岸沖合に拡張する浅礁まで約160メートルとなる、基点から155度370メートルの地点で、船底の方から鈍い音を聞いて立ち上がり、周囲を目視して船位を確認したとき、折からの西寄りの波浪によって浮体索が破断した私設係船浮標とともに同南岸に向かって圧流される状況を認めたが、係留環につないだ係留索を解纜<sup>らん</sup>して機関を前進にかければ船体への絡索を防いで退避できると思い、直ちに投錨を行うなど、圧流に対する措置を適切にとることなく、リモコンを持って甲板員と共に船首甲板に赴いた。

こうして、a 受審人は、12時26分半少し前基点から137度365メートルの地点で、推進器翼に絡索しないように機関を適宜操作しながら北西方に移動し、機関を中立運転として甲板員に係留環につないだ係留索を解纜させていたものの、及ばず、12時34分基点から128.5度360メートルの地点において、Aは、315度に向首したとき、0.5ノットの速力で、本部半島南岸沖合の浅礁に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力4の南南西風が吹き、付近には西南西方からの高さ約1.5メートルの波浪があり、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、右舷船底外板に亀裂等を生じたが、着棧中の土砂運

搬船によって引き出され、自力航行して帰港し、のち修理された。  
また、浮体索 2 本が新替えされた。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、本部半島南岸沖合において、私設係船浮標に係留中、西寄りの波浪によって浮体索が破断した同浮標とともに同南岸に向かって圧流される際、圧流に対する措置を適切にとらなかつたことによって発生したものである。

a 受審人は、本部半島南岸沖合において、私設係船浮標に係留中、西寄りの波浪によって浮体索が破断した同浮標とともに同南岸に向かって圧流される状況を認めた場合、風下側に拡延する浅礁に乗り揚げることをのまないよう、直ちに投錨を行うなど、圧流に対する措置を適切にとるべき注意義務があつた。しかし、同人は、係留環につないだ係留索を解纜して機関を前進にかければ船体への絡索を防いで退避できると思ひ、圧流に対する措置を適切にとらなかつた職務上の過失により、本部半島南岸沖合の浅礁への乗揚を招き、船体に損傷を生じさせるに至つた。

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。

よつて主文のとおり裁決する。

令和 4 年 7 月 28 日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文