

令和4年那審第5号

裁 決
旅客船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8月11日20時07分

沖縄県恩納漁港

2 船舶の要目

船種 船名 旅客船A

総トン数 16トン

全 長 13.99メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 256キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、平成27年6月に進水し、船首尾及び左右の舷縁沿いにハンドレールが設置された上甲板の船首部にフライングブリッジを設け、同ブリッジ後方の同甲板中央部に旅客用ベンチを設置し、上甲板下方の両舷部に浮力タンク、燃料タンク、機関室及び舵取機室が、中央部に水中展望室がそれぞれ区画された、航行区域を限定沿海区域とする、最大とう載人員が旅客44人及び船員2人の2機2軸2舵を有する半潜水型鋼製旅客船で、恩納漁港から同漁港北方沖合までの間を航行する不定期航路に就航していた。

フライングブリッジは、前部に舵角指示器、計器盤、機関操縦装置を組み込んだコンソールを装備し、同コンソール上部に舵輪及び磁気コンパスを設置するほか、舵輪後方に固定式の操縦席及びオーニングを備え、左右のウイング上部に各舷灯及び同下部に上甲板を照らす照明灯各1個が設けられていた。

旅客船の操縦性能に関する資料によれば、喫水が船首1.18メートル船尾1.23メートルで、両舷の主機出力を負荷4分の4として前進中に舵角35度とした場合、左右の最大旋回径が47メートル及び48メートル、同喫水及び同負荷で前進中に両舷の主機出力を負荷4分の1とする後進を発令して船体が停止するまでの所要時間が27秒で、その停止距離が75メートルであった。

(2) 恩納漁港の状況等

恩納漁港は、沖縄県沖縄島中部に位置し、東西及び南の三方を陸で囲まれ、さんご礁からなる浅礁が拡張するほか、水上岩及び干出岩が点在する漁港で、西部の港口に簡易な赤灯を発する恩納港第2

号立標及び同立標から南方の港奥に簡易な緑灯を発する恩納港第3号立標（以下「3号立標」という。）、同立標南方約40メートルの水域に私設の係船灯浮標（以下「私設係船灯浮標」という。）1基、東部に南北方向の可航幅が約30メートルとなる簡易標識灯4基が設置されていた。

そして、東部の海岸には、Aが離着棧する西方に延びる長さ約50メートルの棧橋（以下「私設棧橋」という。）が設けられていた。

私設係船灯浮標は、単三乾電池4個を電源とする光センサースイッチ付きの白色点滅灯が取り付けられた黄色楕円形のプラスチック製浮子で、海底に沈設された重さ約500キログラムの方塊状コンクリートに直径14ミリメートルの合成繊維製索によって固縛されており、恩納村漁業協同組合がさんごの植付けや育成状態等を確認する際に漁船等から繰り出した係留索をつなぐことができるように設置していた。

また、恩納漁港東部に設置された簡易標識灯は、いずれも光達距離約5.5キロメートルの毎4秒に1回の赤色又は緑色の各閃光を発するもので、船舶借入人が私設棧橋に離着棧する船舶の指標として設置していた。

(3) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（途中省略）平成31年1月に現有免許を取得し、Aに甲板員として乗り組み、（途中省略）令和3年7月から同船の船長職を執るようになり、私設棧橋を発航地とし、L字状となる水路を経由して恩納漁港北方沖合に至る航行経験を昼間に約100回、夜間に約20回有し、Aに備えられた潮汐表で同漁港の潮高が50センチメートル以上となる時間帯に限り同船の運航に携わっていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか1人が乗り組み、旅客13人を乗せ、花火を観覧する目的で、船首1.13メートル船尾1.18メートルをもって、令和3年8月11日20時00分私設棧橋を発し、恩納漁港北方沖合に向かった。

ところで、a受審人は、実務等に当たるなどして私設棧橋から恩納漁港北方沖合に至る水域の水路事情を把握するほか、私設係船灯浮標が設置されている水域及び同灯浮標の灯光を認識していた。そして、夜間、同沖合に向けて航行する際には、3号立標の灯光を右舷船首方に目視し、同立標との航過距離を目測して3号立標と私設係船灯浮標との間に向首する針路としていた。

a受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示し、左右のウイング下部の各照明灯を点灯して旅客が上甲板に集まり周囲を観賞するなか甲板員を同甲板で見張り及び旅客の対応に就かせ、舵輪後方に立って操船に当たり、各簡易標識灯の灯光を目視しながら同標識灯間の中央部に沿って航行した。

a受審人は、20時06分3号立標から082度（真方位、以下同じ。）180メートルの地点で、針路を定めるとき、同立標東方沖合に拡張する浅礁の存在を承知していたが、慣れた水域なので3号立標の灯光を視認した感覚に頼れば無難に航行できると思い、同灯光及び私設係船灯浮標の灯光を目視して両灯光間の中央部を確かめるなど、船位の確認を十分に行うことなく、3号立標の灯光を一見して針路を257度に定めたところ、同浅礁に向首する状況となり、3.2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。

こうして、a受審人は、前示浅礁に向首する状況に気付かないまま続航し、20時07分3号立標から087度80メートルの地点

において、Aは、原針路及び原速力で、同浅礁に乗り揚げ、これを乗り切った。

当時、天候は晴れで風力2の南風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

a 受審人は、船体への浸水状況及び旅客の安全確認を行ったのち、私設栈橋に向け自力航行して着栈した。

乗揚の結果、右舷船底外板に擦過傷、右舷推進器翼等に曲損を生じたが、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、恩納漁港において、私設栈橋を発し、3号立標及び私設係船灯浮標間に向けて針路を定める際、船位の確認が不十分で、同立標東方沖合に拡張する浅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、夜間、恩納漁港において、私設栈橋を発し、3号立標及び私設係船灯浮標間に向けて針路を定める場合、同立標東方沖合に拡張する浅礁の存在を承知していたのだから、同浅礁に乗り揚げることのないよう、3号立標の灯光及び私設係船灯浮標の灯光を目視して両灯光間の中央部を確かめるなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、慣れた水域なので3号立標の灯光を視認した感覚に頼れば無難に航行できると思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、同灯光を一見して針路を定め、3号立標東方沖合に拡張する浅礁に向首する状況に気付かないまま進行して同浅礁への乗揚を招き、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4年8月23日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文