

令和4年長審第1号

裁 決  
警備艇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、理事官川西篤史出席のうえ審理し、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か月停止する。

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10月30日12時25分  
熊本県三角港
- 2 船舶の要目  
船種 船名 警備艇A  
総トン数 10トン  
全 長 14.00メートル  
機関の種類 ディーゼル機関  
出 力 736キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等

Aは、平成28年3月に進水し、操舵室を船体中央に配置した2機2軸のFRP製警備艇で、同室右舷に操縦席を設け、同席正面に操舵ハンドル、レーダー、舵角指示器、魚群探知機能付きGPSプロッター（以下「GPSプロッター」という。）、機関監視盤、機関操縦レバー及び磁気コンパスで構成した操船コンソールを配し、海図を備えていた。

また、GPSプロッターは、画面に等深線等による海底地形図を表示できるほか、測深した水深を数字で表示できるものであった。

#### (2) a 受審人の経歴

（省略）

#### (3) 蔵々ノ瀬戸等

蔵々ノ瀬戸は、三角港南東端に位置し、東側の熊本県戸馳島<sup>とばせ</sup>と西側の同県維和島<sup>いわ</sup>に挟まれ、ほぼ南北に延び、長さ約1.3海里、最狭部の幅約300メートルの同港に出入航する水路の1つとして利用される瀬戸で、維和島に所在する蔵々漁港防波堤の北東方約230メートル沖合には、三角港網取瀬西灯浮標（以下「西灯浮標」という。）が設置されていた。

西灯浮標は、その西側が可航水域であることを示す西方位標識で、西灯浮標東側海域には、水深が不明確で航行に危険な暗岩3個、洗岩2個及び最低水面から岩頂の高さ2メートルの干出岩1個が点在する網取瀬と呼称される険礁域が戸馳島陸岸から約250メートル西方沖合まで拡張していて、西灯浮標と網取瀬西端との間の距離が約60メートル、網取瀬内に点在する暗岩、洗岩及び干出岩相互の間隔が15メートルないし40メートルであった。

そして、蔵々ノ瀬戸を含む三角港付近の最大縮尺の海図は、縮尺15,000分の1の「W194三角港付近」であった。

(4) a 受審人の任務と事前準備

令和3年10月30日、熊本県合津港が所在する上天草市では、熊本県と連携し、地震及び津波災害が発生した際に陸路が断たれたことを想定して、各関係機関からの救援部隊や救援物資の受入れ等の要領についての訓練を行う令和3年度上天草市総合防災訓練（以下「防災訓練」という。）が実施され、a 受審人は、防災訓練に警備艇船長として参加しており、その任務が、機動隊員及び小型二輪自動車を三角港から合津港に輸送することであった。

a 受審人は、防災訓練実施日の約1か月前、防災訓練参加のための事前準備として、三角港から合津港までの蔵々ノ瀬戸を含む水路の状況を縮尺50,000分の1の海図「W170八代海北部」で見た際、西灯浮標の存在を知り、同海図には網取瀬という文字による表記がなかったものの、西方位標識の意味を知っていたことから、西灯浮標東側海域に陰礁域が存在することを認識した。

a 受審人は、網取瀬をGPSプロッターの水深表示で水深の変化に気を付けていれば航行できる海域と思い、海図W170に表示された網取瀬の干出岩などの危険物を示す記号の意味を知らなかったものの、同記号の意味を海図図式で調べることなく、また、網取瀬内の危険物の詳細な位置を海図W194で確認することなく事前訓練として航行を始め、三角港と合津港の間を往復し、その際、網取瀬を1回通航した。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人が1人で乗り組み、機動隊員2人を含む警察官4人を乗せ、小型二輪自動車2台を積載し、輸送任務を遂行する目

的で、船首0.9メートル船尾1.3メートルの喫水をもって、令和3年10月30日12時15分三角港の東港に所在するフェリー岸壁を発し、徐々に増速しながら合津港に向かった。

発航に先立ち、a受審人は、海図に表示された網取瀬の危険物の記号の意味を知らず、同危険物の詳細な位置を承知していなかったが、事前訓練の際に網取瀬を通航することができたので、GPSプロッターの水深表示で水深の変化に気を付けていれば網取瀬を航行できると思い、海図に表示された網取瀬の危険物を示す記号の意味を海図図式で調べ、同危険物の詳細な位置を海図W194で確認するなど、水路調査を十分に行わなかった。

a受審人は、操縦席に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、レーダーをコースアップ表示の0.25海里レンジに設定し、GPSプロッターを海底地形図表示及び水深の数字表示並びに水深3メートル以下になると警報音が鳴る設定とし、その後、GPSプロッター画面の表示範囲を時々変えながら三角港港内を南下した。

a受審人は、西灯浮標西側海域に複数の小型船舶が漂泊しているのを認め、同複数の小型船舶の間を縫航してAの航走波で小型船舶を動揺させるよりも、西灯浮標東側海域を直進した方がよいと考え、12時21分半少し前戸馳島灯台から328度（真方位、以下同じ。）1,770メートルの地点で、針路を151度に定め、12.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により進行した。

a受審人は、定針したとき、船首方1,370メートルのところ  
に存在する網取瀬の干出岩に向首接近する状況となったものの、このことに気付かず、その後、151度の針路及び12.0ノットの

速力で続航中、12時25分戸馳島灯台から317度420メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、網取瀬の干出岩に乗り揚げ、これを乗り切った。

当時、天候は晴れで風はほとんどなく、潮候は上げ潮の中央期に当たり、潮高は約2メートルで、視界は良好であった。

乗揚の結果、両舷推進器の各軸及び各翼に曲損等を生じたが、自力で航行してフェリー岸壁に戻り、のち修理された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、三角港において、蔵々ノ瀬戸に向けて発航する際、水路調査が不十分で、網取瀬の干出岩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、三角港において、防災訓練の輸送任務を遂行する目的で蔵々ノ瀬戸に向けて発航する場合、網取瀬の存在は知っていたものの、海図に表示された同瀬の危険物を示す記号の意味を知らず、また、同危険物の詳細な位置までを承知していなかったから、網取瀬の干出岩に向首進行して乗り揚げることのないよう、海図に表示された網取瀬の危険物を示す記号の意味を海図図式で調べ、同危険物の詳細な位置を海図W194で確認するなど、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、事前訓練の際に網取瀬を通航することができたので、GPSプロッターの水深表示で水深の変化に気を付けていれば網取瀬を航行できると思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、網取瀬の干出岩に向首進行していることに気付かず、同干出岩に乗り揚げる事態を招き、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2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1か

月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年6月21日

長崎地方海難審判所

審判官 八 田 一 郎