

令和4年那審第12号

裁 決

引船A引船列灯標衝突事件

受 審 人 a
職 名 A船長
操縦免許 小型船舶操縦士
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4年3月30日16時35分

沖縄県長山港

2 船舶の要目

船種 船名 引船A 全旋回式クレーン兼浚渫船B

総トン数 19トン

全 長 58.30メートル

登録長 14.57メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 846キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

ア A

Aは、平成7年7月に進水し、船体中央部に上層を操舵室とした二層の甲板室及び船尾甲板に曳航装置^{えい}を設ける、2機2軸2舵を備えた鋼製引船で、操舵室前部天井にGPS装置を、同室前部の中央に自動操舵装置が組み込まれた操舵スタンド及び同装置に延長コードで接続されて操舵ができるダイヤル式の遠隔制御器を、操舵室前部の左舷側にGPSプロッター及び機関回転計を、同右舷側に機関操縦レバー及びレーダーをそれぞれ装備していた。

イ B

Bは、平成6年に建造され、船体の前部にクレーン、同中央部に貨物倉及び後部に二層の甲板室を設ける、サイドスラスト2基を備えた非自航式の鋼製全旋回式クレーン兼浚渫船で、前後部の各甲板に各揚錨機及び各係船機を装備し、同甲板下方に空所及びタンクをそれぞれ区画していた。

(2) a 受審人の経歴等

a 受審人は、(途中省略)昭和63年頃A社に作業員として採用され、海上経験を積みながら平成元年頃A社が所有する船舶で船長職に就き、同19年10月頃からAの船長として台船の曳航に携わっていた。

そして、a 受審人は、沖縄県宮古島西方に位置する、同県伊良部島東岸に築造された沖縄県佐良浜漁港から台船を曳航し、伊良部島南方沖合に設けられた長山水路を経て同県石垣港に至るまでの往路

及びその復路の曳航経験を豊富に有しており、往復路における水域の水路事情のほか、同水路付近の潮流の状況を把握していた。

(3) 長山水路の状況

長山水路は、伊良部島南方沖合のさんご礁を掘り下げて設けられた水路で、同沖合には洗岩、暗礁、干出さんご礁等が点在し、海図に記載された航路標識のほか、長山水路第1号灯標（以下「1号灯標」という。）及び長山水路第2号灯標（以下「2号灯標」という。）の東方に沖縄県が管理する本体色赤色及び灯色赤光の沖縄県長山水路A立標（以下「長山立標」という）が設置されていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人が1人で乗り組み、船首0.6メートル船尾1.9メートルの喫水をもって、A社社員7人及び海上保安庁職員2人を乗せて空倉のまま船首1.4メートル船尾1.6メートルの喫水となったBの左右前部の係船機から長さ約35メートルの各曳航索及び曳航装置から長さ約25メートルの曳航索をそれぞれ繰り出しY字形に連結して船尾に引き、A船尾からB後端までの距離が約120メートルの引船列（以下「A引船列」という。）を構成し、海洋観測装置の点検及び整備の目的で、令和4年3月30日08時20分佐良浜漁港を発し、海洋観測装置が設置された伊良部島南方沖合に向かった。

a受審人は、レーダー及びGPSプロッターを作動し、同プロッター画面に航跡を表示させないまま、宮古島西岸と伊良部島東岸との間に架かる伊良部大橋下方の可航水域及び長山水路を通航して10時30分頃伊良部島南方沖合に到着し、11時50分頃海洋観測装置をBに回収して漂泊を始めた。

a受審人は、レーダーを3海里及びGPSプロッターを1海里の

各レンジとし、A社社員及び海上保安庁職員がそれぞれ海洋観測装置の点検及び整備に当たるなか、周囲の海面に南寄りの風浪が生じ始めたことを知り、A引船列が圧流されないように遠隔管制器及び機関を適宜操作しながら漂泊を続け、その後、A社社員から同点検及び整備が終了した旨の連絡をトランシーバーで受け、復路も長山水路を通航することとし、16時00分頃前示南方沖合を発進して帰途に就いた。

a 受審人は、操舵スタンド後方に立ち、レーダーを1.5海里レンジに切り替え、遠隔管制器のダイヤルを小刻みに操作して1号灯標に向首しながら長山港南部の港湾区域に入域し、16時32分半僅か過ぎ2号灯標から263度（真方位、以下同じ。）450メートルの地点で、船首目標の長山立標を目視して針路を067度に定め、右舷方からの風潮流によって左方に6度圧流され、4.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、周囲の海面に南寄りの白波が立ち始めたことを認め、16時33分2号灯標から265度410メートルの地点に達したとき、左舷船首方の1号灯標まで250メートルとなり、同灯標に向かって接近する状況であったが、慣れた水域であり1号灯標の方位が左舷船尾方に変化していたので同灯標を無難に通過できると思い、GPSプロッターのレンジを大縮尺に切り替え航跡を表示して偏位を確かめるなど、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。

こうして、a 受審人は、1号灯標に向かって続航し、同灯標を左舷方に通過したところ、A社社員から1号灯標がBの左前部至近である旨の連絡をトランシーバーで受け、16時35分僅か前遠隔管制器のダイヤルを右に操作したものの、及ばず、16時35分2号

灯標から293.5度210メートルの地点において、A引船列は、077度に向首したとき、原速力のまま、Bの左前部外板が1号灯標の防護枠に衝突した。

当時、天候は曇りで風力4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、付近には北西方に向かう微弱な潮流があった。

衝突の結果、Bの左前部外板に亀裂等を生じたが、のち修理され、1号灯標は、防護枠に曲損等を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件灯標衝突は、長山港南部において、佐良浜漁港に向けて長山水路を通航する際、船位の確認が不十分で、1号灯標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、長山港南部において、佐良浜漁港に向けて長山水路を通航する場合、同水路付近の潮流の状況を把握していたのだから、航路標識に衝突することのないよう、GPSプロッターのレンジを大縮尺に切り替え航跡を表示して偏位を確かめるなど、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、慣れた水域であり1号灯標の方位が左舷船尾方に変化していたので同灯標を無難に通過できると思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、1号灯標に向かって接近する状況に気付かないまま進行して同灯標への衝突を招き、B及び1号灯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5年1月24日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文