

令和4年那審第13号

裁 決
作業船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

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10月7日12時05分
沖縄県下地島南方沖合
- 2 船舶の要目
船種 船名 作業船A
総トン数 6.6トン
登録長 13.32メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出力 389キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、平成16年3月に進水したFRP製小型兼用船で、船体中央部に操舵室を配置し、同室前部の中央にGPSプロッターを、左舷側に魚群探知機を、右舷側にレーダー及び機関遠隔操縦レバーを、同プロッター後方に舵輪及び計器盤をそれぞれ装備し、舵輪後方に1人掛けの操縦席を設置していた。

(2) a 受審人の経歴等

a 受審人は、(途中省略)令和3年9月から巡視船に航海士補として乗り組んでいた。そして、同受審人は、自身が乗り組む巡視船で沖縄県伊良部島東方沖合に位置する、同県宮古島西岸の沖縄県平良港を出港し、長山水路から同県長山港長山地区への入港経験を1回有していた。

(3) 長山港及び同港付近の状況

長山港は、下地島東岸及び伊良部島西岸間に設けられた水路の南部に南方を港口とする漁業拠点港湾の渡口地区並びに伊良部島南岸に北及び東西の三方を陸岸と防波堤で囲まれて南方を港口とする産業拠点港湾の長山地区からなる地方港湾で、下地島及び伊良部島の各南方沖合には干出さんご礁等が点在し、長山地区への各針路法が九州沿岸水路誌に示されていた。

(4) 本件発生に至る経緯

X海上保安部配属の海上保安官は、令和3年9月30日a受審人が乗船する巡視船の航海長に対し、操業中における日本籍漁船の安全を確保する訓練(以下「安全訓練」という。)についての実施日時、水域、寄港地を含めた往復路、概要及び同訓練に参加する乗組員3人の選出依頼並びに自身も安全訓練に通信担当として加わるこ

とを電子メールで連絡した。

a 受審人は、翌10月5日前示航海長から乗船中の航海士補及び主計士補の各1人と共に、X海上保安部とY組合との間で小型兼用船の用船契約を交わした同組合所属の組合員が所有するAに乗り組み、通信担当の海上保安官1人を乗せて同船が日本籍漁船の役割となり、巡視船5隻と安全訓練を行う旨の指示を受けた。

Aは、a 受審人、航海士補及び主計士補の各1人が乗り組み、通信担当の海上保安官1人を乗せ、安全訓練の目的で、同訓練水域及び寄港地を含めた海図を備えないまま、船首1.1メートル船尾1.3メートルの喫水をもって、翌々7日07時10分平良港を発し、下地島西方沖合の安全訓練水域に向かった。

発航するにあたり、a 受審人は、Aの所有者から同船の操舵室でGPSプロッターの操作方法並びに航海士補、主計士補及び通信担当の海上保安官と共に安全訓練の内容を確認し、寄港地が長山地区であることを承知していたものの、安全訓練水域から同地区への航行が初めてであり、下地島及び伊良部島の各周辺水域についての水路事情を把握していなかったが、海色の濃淡を目視して濃い水域を航行すれば礁脈を避けることができると思い、予定航行水域を海図に当たったり九州沿岸水路誌に示された同地区への各針路法を確かめたりするなど、水路調査を十分に行わなかった。

こうして、a 受審人は、GPSプロッターを作動し、航海士補を操縦席に腰を掛けた姿勢で操舵に当たらせて操船指揮を執り、伊良部島及び下地島の各北方沖合を航行し、07時40分頃安全訓練水域に到着して通信担当の海上保安官が携帯型業務用無線機を使用しながら同訓練を始め、11時00分頃安全訓練を終えた。

a 受審人は、巡視船1隻から海上保安官1人をAに移乗させ、い

ずれも救命胴衣を着用した航海士補及び同官2人が船尾甲板で待機するなか主計士補を操縦席の左舷側で見張りに就かせるとともに同席に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、GPSプロッター画面を4海里レンジに切り替え、11時10分頃安全訓練水域を発進し、下地島南方沖合を經由するつもりで長山地区に向かった。

a 受審人は、11時59分半僅か過ぎタカツキャ瀬南東方灯標（以下「タカツキャ灯標」という。）から297度（真方位、以下同じ。）1.70海里の地点で、針路を078度に定めたところ、下地島南方沖合の干出さんご礁に向首する状況となり、6.0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。

一方、主計士補は、下地島南方沖合の干出さんご礁に向首する状況に気付かないまま、目視による見張りを続けた。

Aは、下地島南方沖合の干出さんご礁に向首続航し、12時05分タカツキャ灯標から312度1.32海里の地点において、原針路及び原速力のまま、同干出さんご礁に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力3の東風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

a 受審人は、自力離礁して船体への浸水がないことを確かめたのち、Aの操舵を航海士補に当たらせた。

航海士補は、タカツキャ灯標を左舷方に通過して長山水路に入り、長山地区の岸壁にAを着岸させた。

乗揚の結果、推進器翼に欠損、舵板及び舵軸に曲損等を生じたが、のち修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、下地島西方沖合の安全訓練水域に向けて平良港を発航す

るにあたり、水路調査が不十分で、同訓練を終えて寄港予定の長山地区に向け航行中、同島南方沖合の干出さんご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、下地島西方沖合の安全訓練水域に向けて平良港を発航する場合、同島及び伊良部島の各周辺水域についての水路事情を把握していなかったのだから、予定航行水域を海図に当たったり九州沿岸水路誌に示された長山地区への各針路法を確かめたりするなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同受審人は、海色の濃淡を目視して濃い水域を航行すれば礁脈を避けることができると思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、同訓練を終えて寄港予定の長山地区に向け航行中、下地島南方沖合の干出さんご礁に向首したまま進行して同干出さんご礁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 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 2 月 2 1 日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文