

令和4年那審第14号

裁 決

モーターボート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11月7日22時30分

沖縄県金武中城港

2 船舶の要目

船種 船名 モーターボートA

総トン数 4.2トン

登録長 10.83メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 242キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、平成2年12月に進水したFRP製釣船で、船体中央部後方に操舵室を配置し、同室前面窓上方の天井に自動操舵装置及び同装置に延長コードを接続して舵及び機関の各操作ができる遠隔制御器を、操舵室前部の中央に魚群探知機兼用のGPSプロッター及び舵輪を、左舷側にレーダーを、右舷側にGPSプロッター、計器盤及び機関遠隔操縦レバーを、舵輪後方に足置き台付きの操縦席をそれぞれ装備し、同席上方の天井に開閉式の開口部を設け、いずれも海図のW1221大隅海峡東部及付近、W182A鹿児島湾至奄美大島、W222A沖縄島南部及びW222B沖縄島北部各1枚を備えていた。

(2) a 受審人の経歴等

a 受審人は、(途中省略)大分県日出港に保管されていたAを令和3年10月に船舶販売業者(以下「業者」という。)を介して購入し、同船を同港から第一目的地として沖縄県運天港内の同県仲尾次漁港又は第二目的地として金武中城港に所在する施設使用契約を交わしたマリーナに回航することとし、業者にAの名義変更手続及び臨時検査の受検を依頼して所有権移転の登録及び同月20日から30日間の航行区域における臨時変更証の交付を受けていた。

(3) 運天港及び金武中城港の状況

運天港は、沖縄島北部の本部半島北岸に位置する北方を港口とした港で、同半島北方沖合から港界に至る水域に各灯浮標が設置されているほか、港奥に仲尾次漁港が築造されていた。また、金武中城港は、沖縄島東岸に位置する東方を各港口とした港で、北部を占める金武湾及び南部を占める中城湾が広がり、洗岩、暗礁、干出さん

ご礁等が点在し、各所に航路標識が設置されているほか、中城湾南部に前示マリーナが設けられていた。

(4) 本件発生に至る経緯

a 受審人は、業者から回航についての助言を受け、Aに船長として1人で乗り組むこととし、日出港から別府湾、豊後水道及び日向灘を経由したのち、いずれも鹿児島県の大隅及び奄美の各群島に築造された諸港に寄港して燃料油等を補給しながら沖縄島北方沖合に至れば、同島に居住の友人と連絡を取り、沖縄島付近水域への軽石の漂流状況を確認した上で、仲尾次漁港又はマリーナへ向かう計画を立てた。

そして、a 受審人は、インターネット等による気象情報で九州北部、九州南部及び沖縄の各地方における約2週間の気象予報並びに海上保安庁ホームページで軽石の沖縄島付近水域への漂流状況を確認するなか、令和3年10月31日自ら仲尾次漁港を視察し、同漁港に大量の軽石が打ち寄せている状態を認めたものの、Aを回航しながら同島北方沖合に至るまでには気象及び海象の変化等により同状態が好転すると見込んで、翌11月1日日出港に移動して回航に備えた。

Aは、a 受審人が1人で乗り組み、回航する目的で、船首0.5メートル船尾1.3メートルの喫水をもって、翌2日06時00分日出港を発し、仲尾次漁港又はマリーナに向かった。

発航するにあたり、a 受審人は、日出港から仲尾次漁港又はマリーナに至るまでの水域についての航行が初めてであり、同水域の水路事情を把握していなかったが、回航日数に余裕を持たせていることに加え、インターネット等による気象情報で九州北部、九州南部及び沖縄の各地方における気象予報もしばらく穏やかな日が続く見

込みだったので、GPSプロッターを活用して諸港に寄港したり各島や街灯りを目視して航行したりすれば無難に回航することができるものと思いき、船内に備えていた海図に当たって予定航行水域を確かめるなど、水路調査を十分に行わなかった。

こうして、a受審人は、各GPSプロッターを作動させながら別府湾、豊後水道及び日向灘を經由したのち、いずれも鹿児島県の上之古田港、安房港及び名瀬港に寄港し、越えて7日14時00分頃沖縄島北方沖合に至り、同島に居住の友人から自身のタブレット端末に送信された情報で、仲尾次漁港に軽石が打ち寄せている状態に変わりが無いことを知り、同漁港への入港を取りやめマリーナに向けて沖縄島東方沖合を航行していたところ、折からの東寄りの波浪を受けて船体が動揺し始めるようになり、船体の動揺を緩和するため減速して航行を続けた。

a受審人は、沖縄島東方沖合に差し掛かり、遠隔管制器を持って足置き台に立ち開口部から顔を出して周囲を目視しながら操船に当たり、22時04分僅か前金武中城港浜比嘉口灯標（以下「浜比嘉口灯標」という。）から036度（真方位、以下同じ。）2.11海里の地点で、針路を245度に定めたところ、金武中城港の干出さんご礁に向首する状況となり、4.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

Aは、金武中城港の干出さんご礁に向首したまま続航し、22時30分浜比嘉口灯標から341度1.03海里の地点において、原針路及び原速力で、同干出さんご礁に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力4の東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、推進器翼及び舵板に曲損を生じたが、のち修理され

た。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、仲尾次漁港又はマリーナに向けて日出港を発航するにあたり、水路調査が不十分で、夜間、金武中城港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、仲尾次漁港又はマリーナに向けて日出港を発航する場合、同港から仲尾次漁港又はマリーナに至るまでの水域の水路事情を把握していなかったのだから、船内に備えていた海図に当たって予定航行水域を確かめるなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、GPSプロッターを活用して諸港に寄港したり各島や街灯りを目視して航行したりすれば無難に回航することができるものと思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、夜間、金武中城港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上げる事態を招き、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28日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文