

令和4年那審第16号

裁 決
漁船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2月25日21時22分少し過ぎ

沖縄県糸満漁港南方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

総 ト ン 数 13トン

登 録 長 14.35メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 433キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、平成5年11月に進水した、まぐろはえ縄、一本釣り及び旗流しの各漁業に従事するFRP製漁船で、船体中央部後方に操舵室を配し、同室の前部中央に魚群探知機、簡易型船舶自動識別装置(AIS)及びGPSプロッターを、左舷側にレーダー、潮流計、GPSコンパス、無線方位測定機及び漁業用無線機を、右舷側に舵輪、機関操縦レバー、自動操舵装置及びレーダーをそれぞれ装備し、舵輪後方に椅子を設け、操舵室下方に船室を区画していた。

(2) a 受審人の経歴等

(一部省略)

そして、a 受審人は、糸満漁港を主な水揚げ地として昼夜を問わず同漁港を出入港し、いずれも沖縄県の大東及び尖閣の各諸島付近水域を主な漁場としながら操業を行っており、糸満漁港付近水域における水路事情及び同漁港への各針路法を承知していた。

(3) 糸満漁港の状況

糸満漁港は、沖縄県沖縄島南部の西岸に位置する、同県が管理する第三種漁港で、東西方向に延びる第2防波堤(北)東端及び逆L字形の第5防波堤(南)西端間を南方に開く港口として漁港域が形成され、その港口南方沖合に北西及び南東の各方向に延びる第1沖防波堤(北)(以下「第1防波堤」という。)が築造されているほか、同防波堤から南西方沖合に掛けてクラントガイ及びウエンチと称する各干出さんご礁(以下、併せて「第1防波堤沖合の干出さんご礁」という。)が拡張していた。

第1防波堤沖合の干出さんご礁の西側には糸満漁港西方沖合から東方へ向かう水路(以下「西水路」という。)及び同南側には糸満

漁港南方沖合から北東方へ向かう水路（以下「南水路」という。）がそれぞれ設けられていた。

西水路は、沖縄島南部の西岸に拡張したシバナサキと称する干出さんご礁の北北西方約1,300メートル付近から東方にかけて糸満港西水路第1号灯浮標ないし糸満港西水路第6号灯浮標によって示されていた。また、南水路は、同干出さんご礁の北西側から北東方にかけて糸満港南水路第1号灯浮標（以下「糸満港南水路」の冠称を省略する。）、第4号灯浮標及び第5号灯浮標によって示されていた。

(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、そでいか漁の目的で、船首0.7メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、令和3年1月29日08時00分糸満漁港を発し、沖縄県北大東島西方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、レーダー2台及びGPSプロッターを作動させ、自船に初めて乗り組んだ甲板員にそでいか漁の要領を教えながら沖縄島南方沖合を経て翌々31日04時00分頃前示漁場に到着し、操業と漁場の移動を繰り返したのち、翌2月24日00時00分頃沖縄県南大東島南方沖合の漁場を発進して帰港の途に就いた。

翌25日21時10分頃a受審人は、沖縄島南部の西方沖合に設置されたトコマサリ礁灯標を左舷方に通過して糸満漁港南方沖合に至り、南水路を経て港口に到達するまでの間の針路線をGPSプロッターに表示させて同針路線をたどることとし、操舵室右舷側の窓を開け、椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たりながら航行した。

21時16分半少し過ぎa受審人は、トコマサリ礁灯標から033度（真方位、以下同じ。）1,400メートルの地点で、第1号灯

浮標の灯光を目視して針路を035度に定め、6.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で同灯光との接近状況を確認しながら手動操舵によって進行した。

21時19分半少し過ぎ a 受審人は、トコマサリ礁灯標から033.5度1.08海里の地点で、第4号灯浮標の灯光を目視して針路を045度に転じた後に第1号灯浮標が左舷方に並航となれば船首を同灯光に向けるつもりとし、操舵室右舷囲壁側の暴露部通路で立っている甲板員に対して入港作業の手順を指示しながら続航した。

21時21分僅か前 a 受審人は、第1号灯浮標が左舷方に並航となる、トコマサリ礁灯標から035度1.21海里の地点に達したとき、第1防波堤沖合の干出さんご礁まで260メートルとなり、同干出さんご礁に向首接近する状況であったが、甲板員に入港作業の手順を指示することに気をとられ、同灯浮標を目視したりGPSプロッターに表示させた針路線との偏位を確認めたりするなど、船位の確認を十分に行わなかったため、第1号灯浮標が左舷方に並航となったことも、この状況にも気付かなかった。

こうして、a 受審人は、甲板員に対して入港作業の手順を指示するなか第1防波堤沖合の干出さんご礁に向首進行し、21時22分少し過ぎトコマサリ礁灯標から036度1.35海里の地点において、Aは、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2の東南東風が吹き、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、推進器翼に曲損、船底外板に擦過傷等を生じたが、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、糸満漁港南方沖合において、帰港中、南水路を通航する際、船位の確認が不十分で、第1防波堤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、夜間、糸満漁港南方沖合において、帰港中、南水路を通航する場合、同漁港付近水域における水路事情及び糸満漁港への各針路法を承知していたのだから、第1防波堤沖合の干出さんご礁に乗り揚げることのないよう、第1号灯浮標を目視したりGPSプロッターに表示させた針路線との偏位を確かめたりするなど、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、甲板員に入港作業の手順を指示することに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、第1号灯浮標が左舷方に並航となったことも、第1防波堤沖合の干出さんご礁に向首接近する状況にも気付かないまま進行して同干出さんご礁への乗揚を招き、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5年3月23日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文