

令和5年那審第3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、理事官中山国夫出席のうえ審理し、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4年9月10日20時51分半
沖縄県登野城漁港南部
- 2 船舶の要目
船 種 船 名 漁船A
総 ト ン 数 9.7トン
登 録 長 11.97メートル
機 関 の 種 類 ディーゼル機関
出 力 324キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、平成8年2月に進水し、船体中央部に操舵室を、同室後方に機関室及び船室をそれぞれ配置した、まぐろはえ縄漁業に従事するFRP製漁船で、操舵室に舵輪、機関操縦レバー、自動操舵装置、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管制器、レーダー、GPSプロッター及び漁業用無線機を装備し、同室の左舷側に寝台及び同右舷側に操縦席を備え、同席上方の天井に開閉式の開口部を設けていた。

(2) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（一部省略）沖縄県石垣港南東方沖合を主な漁場として操業を行っており、昼夜を問わず豊富な航行経験を有するほか、石垣港及び同港付近水域における水路事情を承知していた。

(3) 石垣港の状況

石垣港は、沖縄県石垣島南西部に位置し、地域の拠点港湾として役割を担う西方に開口した港で、同島南端付近から半月形に西方の同県竹富島まで延びるさんご礁に囲まれ、浅水の孤立さんご礁が散在するほか、同港内の北部に同県石垣漁港及び同東部に登野城漁港がそれぞれ築造されていた。

登野城漁港は、北及び東西の三方を陸岸及び防波堤で囲まれ、南方に開く港口として漁港域が形成されており、石垣港の港界南東端付近に延びるさんご礁（以下「登野城漁港南部のさんご礁」という。）の切れ目を掘り下げて釜口と称する出入口から石垣漁港に通じる水路（以下「登野城水路」という。）が設けられていた。

そして、釜口には、灯高4.9メートル、光達距離3海里、灯質群閃緑光毎6秒に2閃光の石垣港登野城第1号灯標（以下「石垣港

登野城」の冠称を省略する。) 及び灯高4.9メートル、光達距離3海里、灯質群閃赤光毎6秒に2閃光の第2号灯標が、登野城水路には、第1号灯標から北方に第3号立標、第3号立標から西方に第5号立標及び第7号立標のいずれも簡易な緑灯を発する左舷標識並びに第2号灯標から北方に第4号立標及び第4号立標から西方に第8号立標のいずれも簡易な赤灯を発する右舷標識がそれぞれ設置されていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほかインドネシア共和国籍の技能実習生2人が乗り組み、まぐろはえ縄漁の目的で、船首1.0メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、令和4年9月7日11時00分石垣漁港の岸壁を発し、同港南東方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、登野城水路を通航し、翌8日04時00分頃前示漁場に到着して投縄したのち、14時00分頃から揚縄を始めていたところ、付近水域の僚船から今後荒天が予想されるため操業を終え次第帰港する旨の知らせを漁業用無線機で得たので、翌9日05時00分頃揚縄を終えるとともに、同漁場付近を発進して帰途に就いた。

ところで、a受審人は、平素、夜間、登野城漁港南東方沖合の漁場から同沖合に至り、天候及び風が穏やかであると、手動操舵に切り替え、遠隔管制器を携帯して開口部から手すりでもまれた操舵室屋根に上り、進行方向の目標としている第2号灯標の灯質及び第4号立標の簡易な赤灯をそれぞれ視認し、同灯質及びその簡易な赤灯がほぼ重視する反延長線上付近を航行しながら第2号灯標への接近状況により船位を確かめた上で、釜口に針路を定め、右舷標識に沿って登野城水路を通航していた。

また、a 受審人は、操舵室屋根で操船に当たっている際、レーダー及びGPSプロッターの各画面を見ることができないことを承知していた。

a 受審人は、レーダーを6海里及びGPSプロッターを24海里の各レンジとして作動させ、折からの北東寄りの風を船体に受けるなか、自動操舵として操縦席に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、翌10日20時30分頃登野城漁港南東方沖合に至ったところ、天候及び風が穏やかであったことから、平素どおり手動操舵に切り替えて操舵室屋根に上り、進行方向の目標としている第2号灯標の灯質及び第4号立標の簡易な赤灯をそれぞれ探しながら航行した。

a 受審人は、20時44分僅か過ぎ第1号灯標から131度（真方位、以下同じ。）1,040メートルの地点で、登野城漁港付近のところに、進行方向の目標としている第2号灯標の灯質及び同灯質のほぼ延長線上に簡易な赤灯をそれぞれ視認し、簡易な赤灯を発しているのが第4号立標のものであると思い込み、釜口に向けて針路を312度に定め、5.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、20時50分半第1号灯標から124度130メートルの地点に達したとき、船首方に当たる登野城漁港南部のさんご礁まで140メートルのところとなり、同さんご礁に向首接近する状況であったが、登野城漁港からの出港船も周囲に航行の支障となる他船も見掛けない上、右舷船首方に進行方向の目標を目視することができているので航行に支障はないものと思い、簡易な緑灯を発する左舷標識及び簡易な赤灯を発する右舷標識をそれぞれ目視して登野城水路の可航域を確かめるなど、船位の確認を十分に行わなかったため、簡易な緑灯を発する第3号立標も、この状況にも気付か

なかった。

こうして、a 受審人は、右舷船首方の簡易な赤灯を発する右舷標識を目視したまま登野城漁港南部のさんご礁に向首続航し、20時51分半第1号灯標から347度30メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力で、同さんご礁に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力4の北北東風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船底外板に破口等を生じ、来援した曳船^{えい}により石垣港に引き付けられ、のち廃船処理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、登野城漁港南東方沖合において、登野城水路を通航する際、船位の確認が不十分で、登野城漁港南部の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、登野城漁港南東方沖合において、登野城水路を通航する場合、石垣港及び同港付近水域における水路事情を承知していたから、登野城漁港南部のさんご礁に乗り揚げることのないよう、簡易な緑灯を発する左舷標識及び簡易な赤灯を発する右舷標識をそれぞれ目視して登野城水路の可航域を確かめるなど、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、右舷船首方に進行方向の目標を目視することができているので航行に支障はないものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、登野城漁港南部のさんご礁に向首接近する状況に気付かないまま進行して同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、廃船させるに至った。

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8月8日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文