令和５年長審第１２号

裁　　決

旅客船Ａ防波堤衝突事件

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、理事官川西篤史出席のうえ審理し、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５年１月４日１９時３８分

長崎県福江港

２　船舶の要目

船 種 船 名　旅客船Ａ

総 ト ン 数　９．７トン

登　録　長　１１．９０メートル

機関の種類　ディーゼル機関

出　　力　４８５キロワット

３　事実の経過

(1)　設備等

Ａは、昭和６０年１２月に進水し、最大搭載人員が旅客３５人及び船員３人のＦＲＰ製旅客船で、船体中央部に操舵室及び中央部客室、その前方及び後方に一段低い前部客室及び後部客室を配し、操舵室には、同室前面に窓枠によって３分割された中央及び右舷に旋回窓を装備する窓ガラス、前部右舷に舵輪、その前方に左舷側からＧＰＳプロッター、レーダー及び機関回転計、右舷側に機関遠隔操縦装置、後方に操縦席をそれぞれ備え、（一部省略）長崎県福江島、同県奈留島等の観光を目的に運航される旅客不定期航路事業に就航していた。

(2)　福江港

福江港は、福江島東岸に位置する東方に開いた港で、北部には陸岸からほぼ東西方向に延びる長さ６７．２０メートルの丸木防波堤Ａ（以下「丸木防波堤」という。）が築造され、同防波堤先端には、毎４秒に赤色１閃光を発する簡易標識灯（以下「丸木簡易標識灯」という。）が設置され、Ａに装備されたＧＰＳプロッターの画面に丸木防波堤を表示することができた。

(3)　本件発生に至る経緯

Ａは、ａ受審人が１人で乗り組み、旅客４人を乗せ、船首０．５メートル船尾１．５メートルの喫水をもって、令和５年１月４日１９時１０分長崎県奈留島港を発し、福江港に向かった。

ａ受審人は、福江島東方沖合を南下して福江港北方沖合に至り、旅客４人を後部客室に設けられた椅子に腰掛けさせ、レーダー及びＧＰＳプロッターを休止し、自らは舵輪後方で立った姿勢で操船に当たり、平素に船位の確認に利用していた丸木簡易標識灯の灯光を

視認したら、同灯光を頼りに丸木防波堤東方沖合を航行するつもりで、１９時３６分僅か前福江港２号防波堤灯台（以下「福江防波堤灯台」という。）から１８０度（真方位、以下同じ。）７０メートルの地点で、針路を２４８度に定め、機関を回転数毎分５５０にかけ、６．０ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により進行した。

定針したとき、ａ受審人は、丸木簡易標識灯の灯光を見付けることができず、丸木防波堤まで３７０メートルのところとなり、その後同防波堤に向首接近する状況であったが、視認した港内の照明を目測すれば、丸木防波堤東方沖合を無難に航過できるものと思い、ＧＰＳプロッターを作動させて同防波堤との相対位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったので、このことに気付かなかった。

こうして、ａ受審人は、１９時３７分半僅か過ぎ福江防波堤灯台から２３７度３３０メートルの地点で、機関を中立運転にかけて速力を５．０ノットに減じ、丸木防波堤に向首したまま続航中、１９時３８分福江防波堤灯台から２３９度４００メートルの地点において、Ａは、原針路及び原速力のまま、同防波堤の東端に衝突した。

当時、天候は晴れで風力２の北北西風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、船首部外板に破口を伴う擦過傷等を生じたが、のちに修理され、旅客２人が口腔内裂傷等を負った。

（原因及び受審人の行為）

本件防波堤衝突は、夜間、福江港北部において、港奥の桟橋に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、丸木防波堤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、福江港北部において、港奥の桟橋に向けて航行する場合、平素に船位の確認に利用していた丸木簡易標識灯の灯光を見付けられずにいたのだから、丸木防波堤に向首接近することのないよう、ＧＰＳプロッターを作動させて同防波堤との相対位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、視認した港内の照明を目測すれば、丸木防波堤東方沖合を無難に航過できるものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、丸木防波堤に向首進行して同防波堤の東端への衝突を招き、船体に損傷を生じさせ、旅客２人を負傷させるに至った。

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６年１月２３日

長崎地方海難審判所

審 判 官　　菅　　生　　貴　　繁