

令和5年那審第8号

裁 決
作業船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 三級海技士（航海）

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 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5年3月12日09時00分

沖縄県金武中城港

2 船舶の要目

船種 船名 作業船A

総トン数 27トン

全 長 17.00メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 441キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、平成5年5月に進水し、航行区域を平水区域とする、2機2軸2舵を備えた鋼製の作業船兼交通船で、船体中央部の上甲板に操舵室を配し、同室前面窓中央部に接して後方の状況を画面に映すことができる監視装置、GPSプロッター及び国際VHF無線電話装置を、同無線電話装置後方に操舵スタンドを、同スタンド右舷側に機関遠隔操縦装置等が組み込まれたコンソールを装備し、操舵室右舷後部に縦長の椅子を設け、上甲板前部下方に調理室及び海図W228B金武中城港中城湾（分図）徳仁港等の海図を常備した船員室をそれぞれ区画していた。

速力は、安全管理規程の速力一覧表によると、極微速力前進が機関回転数毎分（以下「回転数」という。）400の2ノット、微速力前進が回転数800の4ノット、半速力前進が回転数1,000の6ノット、全速力前進が回転数1,300の12ノットであった。

操縦性能は、操縦性能表によると、喫水が船首0.700メートル船尾1.945メートル、排水量が56.007トンの状態の場合、10.01ノットの速力で前進中に左舵35度又は右舵35度として30度回頭に要する時間が左右とも7秒、90度回頭に要する時間が左右とも14秒、180度回頭に要する時間が左右とも21秒、旋回径が左右とも約38.75メートル、同状態で全速力前進中に全速力後進を発令して船体が停止するまでの所要時間が18.2秒であった。

(2) 金武中城港の状況

金武中城港は、沖縄県沖縄島東岸に位置し、南半分を占める中城湾及び北半分を占める金武湾に分かれており、係船施設として岸壁

のほか、シーバース、火力発電所の専用栈橋、小型船艇用の栈橋及び物揚場などがそれぞれ設けられていた。また、Aは、金武湾東部に当たる、沖縄県平安座島北岸に設けられた栈橋を係留地としていた。

金武湾南部には、沖縄県勝連半島東岸と平安座島西岸との間の堤防上に全長約5,000メートルの東西方向に延びた海中道路が造られており、海中道路西部に橋長280メートルの平安座海中大橋が、同大橋から南方約1,000メートルに当たる、同県藪地島西岸と勝連半島東岸との間に橋長198メートルの藪地大橋がそれぞれ架けられていた。

そして、海中道路南側、勝連半島東岸、藪地島北岸及び平安座島南岸に囲まれた水域（以下「藪地島北方水域」という。）には、ウラムトウと称される水深の記載のない干出浜（以下「藪地島北方水域の浅所」という。）が海図W228B金武中城港中城湾（分図）徳仁港に示されていた。

(3) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（一部省略）、X社が運航する各船舶に甲板員として乗り組み、主に金武中城港に入港する大型船舶の綱取り業務及び同港に設けられた係船施設に係留中の各船舶への通船業務に従事する傍ら、同20年11月に現有免許を取得して船長職に就き、令和元年頃から陸上勤務も兼ねるようになり、1か月に約5回の割合でX社が運航する各船舶に船長として乗り組んでいたもので、金武中城港の水路事情及びX社が運航する各船舶の操縦性能を把握していた。

また、a 受審人は、長年、綱取り業務及び通船業務に従事していることから、金武中城港で見掛ける小型船舶よりAの喫水が深いこ

とも、藪地島北方水域の海底地形図及び水深が同船のGPSプロッターに表示されないことも、藪地島北方水域の水深がAに常備する海図に記載されていないこともそれぞれ認識していたなかで、X社が運航する大型曳船えいに船長として乗り組み、同船における各検査の受検に伴う入渠の目的で、金武湾から金武中城港東方沖合を經由して沖縄島南部西岸に位置する、沖縄県糸満漁港に至るまでの間の回航経験を豊富に有していた。

(4) 事実の経過

Aは、回航に伴い臨時検査を受検し、令和5年2月20日航行区域を限定沿海区域の、沖縄県うるま市から同県糸満市に至るまでの間における臨時変更証の交付を受け、a受審人ほか2人が乗り組み、定期検査の受検による入渠の目的で、船首1.0メートル船尾1.8メートルの喫水をもって、翌3月12日08時30分平安座島北岸の栈橋を発し、糸満漁港に所在する造船所に向かった。

ところで、a受審人は、Aを操船して金武中城港の金武湾から糸満漁港に向かう際、昼間の金武中城港の満潮時刻に合わせて発航し、同湾南部に至ったところで、うるま市に所在する標高42.83メートルの四等三角点高藪地付近に当たる、藪地島西部の丘付近を船首目標として速力を減じ、平安座海中大橋下方水域を航過して藪地島北方水域に進入したのち、藪地島北岸及び藪地大橋との接近状況を目測しながら藪地大橋下方水域に向けて右転し、藪地島北方水域及び藪地大橋下方水域をそれぞれ通航して中城湾に至り、同湾から沖縄島南岸に沿って航行したことがあった。

a受審人は、機関長に機関室の見回り点検を指示するなか、GPSプロッターを作動させて操舵スタンド後方で操船に当たり、新人教育の一環として乗り組ませた海技免許を受有する甲板員を同スタ

ンド左舷側に立たせて自らの操船の様子を見学させるとともに、同甲板員に対して口頭により金武中城港を航行する際の注意事項の説明を兼ねながら左舷船首方に金武中城港沖縄出光灯標を目視して航行した。

a 受審人は、08時35分少し前金武中城港浜地区防波堤灯台（以下「浜地区防波堤灯台」という。）から339.5度（真方位、以下同じ。）2.16海里の地点に達したとき、藪地島北方水域に進入すると、GPSプロッター及び常備する海図では海底の状況を確認することができないことを承知していたが、経験から藪地島西部の丘付近を船首目標として操船に当たれば何とか藪地島北方水域を通航することができて航行時間の短縮を図れるものと思い、金武湾から金武中城港東方沖合を経由するなど、針路の選定を適切に行わなかった。

こうして、a 受審人は、金武湾南部に至り、08時52分半僅か前浜地区防波堤灯台から275.5度1.92海里の地点で、藪地島西部の丘付近に向けて針路を169度に定め、3.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）に減じ、手動操舵によって進行した。

a 受審人は、平安座海中大橋下方水域を航過して藪地島北方水域に進入したのち、藪地島北岸及び藪地大橋との接近状況を目測するなか、藪地大橋下方水域に向けて右転する時機を見計りながら続航し、09時00分浜地区防波堤灯台から264.5度1.84海里の地点において、Aは、原針路及び原速力で、藪地島北方水域の浅所に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力4の東風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であった。

a 受審人は、機関を後進にかけて自力離礁し、船体への浸水状況

及び乗組員の安全確認を行ったのち、糸満漁港に入港した。

乗揚の結果、両舷推進器翼に欠損、船尾部船底外板に擦過傷を生じたが、後に修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、金武中城港において、平安座島北岸の棧橋を発して糸満漁港に向かう際、針路の選定が不適切で、藪地島北方水域に進入したことによって発生したものである。

a 受審人は、金武中城港において、平安座島北岸の棧橋を発して糸満漁港に向かう場合、藪地島北方水域に進入すると、GPSプロッター及び常備する海図では海底の状況を確認することができないことを承知していたから、金武湾から金武中城港東方沖合を経由するなど、針路の選定を適切に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、経験から藪地島西部の丘付近を船首目標として操船に当たれば何とか藪地島北方水域を通航することができて航行時間の短縮を図れるものと思い、針路の選定を適切に行わなかった職務上の過失により、藪地島北方水域に進入して藪地島北方水域の浅所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 6 年 1 月 1 8 日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文