

令和6年那審第4号

裁 決
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 四級海技士（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 of 年月日時刻及び場所

令和5年4月6日10時40分半少し過ぎ
沖縄県本部港本部地区

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A
総 ト ン 数 749トン
全 長 82.00メートル
機 関 の 種 類 ディーゼル機関
出 力 1,471キロワット

3 事実の経過

Aは、平成9年1月に進水した船尾船橋型鋼製砂利運搬船兼貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、同部右舷側に機関遠隔操作盤を、同部左舷側にレーダー2台及びGPSプロッターをそれぞれ備え、a受審人ほか4人が乗り組み、砕石約1,100トンを載せ、船首3.3メートル船尾5.3メートルの喫水をもって、令和5年4月6日10時30分本部港本部地区の崎本部地域（以下「崎本部地域」という。）の岸壁を発し、時間調整のため同港南西方沖合の錨地に向かった。

ところで、崎本部地域は、周囲をさんご礁に囲まれ、岸壁の西方沖合約300メートルのところに、南北方向に延びる長さ約200メートルの防波堤（以下「沖防波堤」という。）が設置されており、その北端と沖防波堤北方沖合に拡張するさんご礁（以下「崎本部さんご礁」という。）との間が約180メートルの可航水域となっていた。

また、a受審人は、崎本部地域を約40回出入港した経験を有し、崎本部さんご礁の存在を承知しており、GPSプロッターに崎本部さんご礁が表示されていた。

a受審人は、離岸操船に引き続き単独で船橋当直に就き、レーダー1台及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、操舵スタンド後方に立った姿勢で操船に当たり、10時38分半僅か過ぎ渡久地港本部防波堤灯台から157度（真方位、以下同じ。）1.9海里の地点に当たる、沖防波堤北東端（以下「基点」という。）から124度150メートルの地点で、船首が337度を向いていたとき、機関を微速力前進にかけて4.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって左旋回を開始した。

a受審人は、10時39分僅か過ぎ基点から095度100メー

ルの地点で、左舷前方 900 メートルのところに入航船を視認するとともに、同船からトランシーバーにより左舷対左舷で航過したい旨の連絡を受けた。

a 受審人は、増速しながら左旋回を続け、10 時 39 分半少し過ぎ基点から 017 度 110 メートルの地点で、船首が 300 度を向き、6.3 ノットの速力となったとき、崎本部さんご礁まで 220 メートルとなり、その後崎本部さんご礁に向かって接近する状況であったが、入航船の動静を見ることに気をとられ、GPS プロッターを活用して崎本部さんご礁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ため、この状況に気付かなかった。

こうして、a 受審人は、崎本部さんご礁に向かって左旋回していたところ、10 時 40 分半少し過ぎ基点から 310 度 240 メートルの地点において、A は、船首が 260 度を向き、7.2 ノットの速力となったとき、崎本部さんご礁に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力 2 の南南東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期に当たり、視界は良好であった。

乗揚げの結果、船底外板に擦過傷を、プロペラ翼及び舵板に曲損などを生じたが、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚げは、本部港本部地区において、出航する際、船位の確認が不十分で、崎本部さんご礁に向かって進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、本部港本部地区において、出航する場合、崎本部さんご礁に乗り揚げることのないよう、GPS プロッターを活用して崎本部さんご礁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、入航船の動静を見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、崎本部さんご礁に向かって接近する状況に気付かないまま進行して崎本部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 6 年 9 月 2 6 日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 山 本 哲 也