

令和7年那審第17号

裁 決

漁船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 事件発生年月日時刻及び場所

令和7年10月2日01時12分

沖縄県平良港

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

総 ト ン 数 0.4トン

登 録 長 3.52メートル

機 関 の 種 類 電気点火機関

漁船法馬力数 60キロワット

### 3 事実の経過

Aは、令和2年9月に進水し、船尾部に操舵スタンドを配し、舵輪、機関遠隔操縦装置、魚群探知機内蔵のGPSプロッターをそれぞれ備えた、一本釣り漁業に従事するFRP製漁船で、a受審人ほか1人が乗り組み、操業の目的で、船首0.3メートル船尾0.8メートルの喫水をもって、令和7年10月1日18時30分平良港内の荷川取漁港を発し、平良港北方沖合及び同港北部の漁場で操業したのち、翌2日01時09分平良港北部の漁場を発進して帰途に就いた。

ところで、荷川取漁港は、平良港東部中央に位置する西方に開けた漁港で、同漁港北部には陸岸から西方に120メートル延びる沖防波堤（以下「沖防波堤」という。）が築造され、沖防波堤西端には光達距離が3海里で毎7秒に緑色2閃光を発する平良港荷川取沖防波堤灯台（以下「沖防波堤灯台」という。）が設置されていた。

また、a受審人は、荷川取漁港を係留地に使っていたので、数えきれないほど同漁港を出入航した経験を有し、夜間に入航する際、沖防波堤灯台の灯光を船首目標として航行していた。

a受審人は、GPSプロッターを作動させ、操舵スタンド後方でクレーンボックスに腰を掛けた姿勢で操船に当たり、01時10分半僅か前平良港北防波堤灯台（以下「北防波堤灯台」という。）から022度（真方位、以下同じ。）1,200メートルの地点で、針路を163度に定め、13.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

01時11分半僅か過ぎa受審人は、北防波堤灯台から044度850メートルの地点に達し、沖防波堤まで130メートルとなったとき、舵輪を右手で握り、周囲の状況を把握するためにGPSプロッター画面を拡大しようと、左手で同プロッターの操作を始めたところ、

沖防波堤に向かって緩やかに左回頭しながら接近する状況になったが、GPSプロッターを操作することに気をとられ、目視により沖防波堤灯台の灯光を見て、沖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ため、この状況に気付かなかった。

こうして、a受審人は、沖防波堤に向かって緩やかに左回頭しながら続航し、01時12分北防波堤灯台から052度850メートルの地点において、Aは、船首が112度に向いたとき、原速力のまま、沖防波堤に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の東南東風が吹き、潮候は上げ潮の末期に当たり、視界は良好であった。

衝突の結果、船首部に割損等を生じ、a受審人が約30日間の療養を要する右鎖骨骨幹部骨折等を負った。

#### (原因及び受審人の行為)

本件防波堤衝突は、夜間、平良港において、帰航する際、船位の確認が不十分で、沖防波堤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、夜間、平良港において、帰航する場合、沖防波堤に衝突することのないよう、目視により沖防波堤灯台の灯光を見て、沖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、GPSプロッターを操作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、沖防波堤に向かって接近する状況に気付かないまま進行して沖防波堤に衝突する事態を招き、船体に損傷を生じさせ、自身が負傷するに至った。

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8年3月25日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 山 本 哲 也