

令和2年広審第20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，理事官田之上輝美出席のうえ審理し，次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

理 由

（海難の事実）

- 1 事件発生の年月日時刻及び場所
平成31年3月3日21時22分半
愛媛県今治市松島南西岸
- 2 船舶の要目
船種 船名 貨物船A
総トン数 199トン
全 長 57.84メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 735キロワット

3 事実の経過

Aは、レーダー2台、GPSプロッター及びAISをそれぞれ備えた船尾船橋型の鋼製貨物船で、a受審人ほか3人が乗り組み、空倉のまま、船首1.3メートル船尾2.6メートルの喫水をもって、平成31年3月2日14時10分福岡県三池港を発し、三原瀬戸を經由する予定で香川県丸亀港に向かった。

ところで、a受審人は、昭和63年頃から内航貨物船の船長職に就いていて、三原瀬戸の単独航行経験が豊富にあり、平素、夜間に同瀬戸を東行する際は、広島県大崎上島東方沖合を北上した後、神殿島北方灯浮標の灯光を右舷正横付近に約400メートル離して針路を右に転じ、同県大久野島南岸所在の大久野島灯台の灯光を左舷船首方向に見ながら、松島南岸と愛媛県大三島北西岸との間を通航していた。

a受審人は、翌3日19時30分頃愛媛県安居島東方沖合で昇橋し、前直の一等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き、立った姿勢で操船に当たり、大下瀬戸を経て大崎上島東方沖合を北上した。

a受審人は、レーダー1台、GPSプロッター及びAISをいずれも作動させ、21時10分半大久野島灯台から228度（真方位、以下同じ。）3.00海里の地点で、針路を015度に定めて自動操舵とし、11.1ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

21時17分半少し前a受審人は、大久野島灯台から247度2.09海里の地点に達したとき、神殿島北方灯浮標の灯光が右舷正横付近に見えたことから、松島南岸と大三島北西岸との間に向けるつもりで、針路を067度に転じて続航した。

針路を転じたとき、a受審人は、松島の陰に隠れた大久野島灯台の灯光を視認できない状況下、松島が正船首方1,800メートルのところとなり、その後同島に向首接近する状況であったが、平素と同様

に針路を転じたものと思い、レーダーやGPSプロッターを活用するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かずに進行した。

a 受審人は、針路を転じた後、操舵スタンド後方の椅子に腰掛けて操船に当たり、松島に向首して続航し、21時22分半大久野島灯台から247度1.14海里の地点において、Aは、原針路及び原速力で、松島南西岸の浅所に乗り揚げた。

当時、天候は雨で風力1の北北東風が吹き、視界は良好で、潮候は下げ潮の初期であった。

乗揚の結果、球状船首及び船首部船底外板に破口等を生じ、来援した作業船によって引き下ろされ、後に修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、松島南西方沖合において、丸亀港に向けて航行中、船位の確認が不十分で、松島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、松島南西方沖合において、丸亀港に向けて航行する場合、松島に向首接近することのないよう、レーダーやGPSプロッターを活用するなど、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、平素と同様に針路を転じたものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、松島に向首接近していることに気付かずに進行して同島南西岸の浅所への乗揚を招き、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2号を適用して同人の四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和3年1月14日

広島地方海難審判所

審判官 山 岸 雅 仁