

令和3年広審第12号

裁 決
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 造船会社ドックマスター
海技免許 一級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官浅野活人出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の一級海技士（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
令和2年5月9日08時30分少し過ぎ
宇和島湾 錐ヶ瀬
- 2 船舶の要目
船種 船名 貨物船A
総トン数 約7,251トン
全 長 124.00メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 3,900キロワット

3 事実の経過

(1) a の経歴等

(省略)

(2) 宇和海の状況等

宇和海は、豊後水道東側に位置し、海域の奥に、愛媛県大良崎と、その南方約3海里沖合の同県水荷浦鼻との間を西方に開いた湾口とする宇和島湾があり、その湾奥の愛媛県宇和島港にAを係留する造船所が所在していた。

a 受審人は、Aの試運転を大良崎西方約10海里沖合で実施するため、造船所沖合の錨地を発したら愛媛県九島北岸沿いを航行し、錐ヶ瀬灯浮標北方沖合を航過した後、西行して試運転実施海域に向かうこととした。

錐ヶ瀬灯浮標は、引出鼻灯台から277度（真方位、以下同じ。）1,430メートルの地点に設けられた南方位標識で、同灯浮標北方150メートル付近まで、水深が5メートルで底質が岩の、錐ヶ瀬と称する浅所が拡張していた。

a 受審人は、これまでに携わった試運転のほか、かつて乗り組んでいた内航フェリーで錐ヶ瀬灯浮標付近を幾度も航行して錐ヶ瀬の存在も、同瀬の状況も知っていたので、Aの試運転に当たり、同灯浮標の北方200メートル沖合を航過して同瀬を避ける計画とした。

(3) Aの設備等

Aは、パナマ共和国の海運会社が発注し、平成27年12月に起工して令和2年2月に進水した、原油、石油製品、石油化学品及び化成化学製品の運送要件を満たす、最大搭載人員が25人のタンカーで、最上層に操舵室を配した4層の船橋甲板室を船尾楼甲板上に、同室前方の上甲板下に左右各8個の貨物タンクを、同タンク下方及

び側方にバラストタンク等をそれぞれ設けて二重船殻構造としていた。

操舵室には、前面窓中央付近にレピータコンパス、同コンパス後方に操舵スタンド、その右舷側に機関操縦コンソール、左舷側にレーダー2台、同室左舷後部の海図室付近にGPS受信機2台を備え、電子海図情報表示装置については、試運転後に装備する予定であった。

Aが試運転を終えるまで、その操縦性能が把握できないものの、a受審人は、これまで試運転に携わった同型船の性能を参考にするので、Aの試運転を実施するにあたり不安はなかった。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、試運転に限って最大搭載人員を75人とする臨時航行許可証が交付され、a受審人ほか3人が乗り組み、造船所の技師等62人を乗せ、貨物タンク等に海水を漲り込んでほぼ満載状態とし、試運転を行う目的で、船首8.69メートル船尾8.80メートルの喫水をもって、令和2年5月9日08時00分宇和島港の錨地を発し、大良崎西方沖合に向かった。

a受審人は、操舵スタンド後方に立って舵輪を握り、設計技師1人をレーダーに、同技師2人を機関操縦コンソールに就かせ、他の技師4人及び製造業者2人が操舵室で計測等に当たるなか、九島北岸沖合を西北西方に航行しながら、機関の出力を港内全速力前進として速力計測を実施した。

a受審人は、錐ヶ瀬に次第に接近するなか、速力計測を終え、08時29分錐ヶ瀬灯浮標から086度410メートルの地点（以下、地点については乗揚地点を除いて船橋の位置をいう。）で、同灯浮標を目視して針路を287度に定め、錐ヶ瀬灯浮標を航過したら、

針路を左方に転じて大良埼西方沖合に向けるつもりで、9.8ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

針路を定めたとき、a受審人は、目視した錐ヶ瀬灯浮標が予定より近いものの、錐ヶ瀬はなんとか航過できると思い、同灯浮標の航過距離をレーダーで把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、同瀬に向首していることに気付かなかった。

こうして、a受審人は、目視に頼って続航中、08時30分少し過ぎ錐ヶ瀬灯浮標から355度135メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力で、錐ヶ瀬に乗り揚げ、これを乗り切った。

当時、天候は晴れで風力2の北東風が吹き、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、衝撃で乗り揚げたことを知り、燃料タンク、スラスト室等を点検させていたところ、船体が僅かに右舷側に傾斜したのを認め、試運転を中断して発航地に引き返した。

乗揚の結果、球状船首底部に亀裂、凹損等を、左舷前部外板に破口、凹損等を生じたが、後に修理され、翌月30日に完工した。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、宇和島湾を西行して試運転実施海域に向かう際、船位の確認が不十分で、錐ヶ瀬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、宇和島湾を西行して試運転実施海域に向かう場合、錐ヶ瀬灯浮標北方沖合を航過するに当たり、錐ヶ瀬を避けるため、同灯浮標の航過距離を計画したのだから、当該航過距離を以て錐ヶ瀬灯浮標北方沖合を航過できるよう、同灯浮標の航過距離をレーダーで把握するなど、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、目

視した錐ヶ瀬灯浮標が予定より近いものの、錐ヶ瀬はなんとか航過できると思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、同瀬に向首していることに気付かないまま進行して乗揚を招き、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一級海技士（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8月18日

広島地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人