

令和2年門審第24号

裁 決  
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

海技免許 四級海技士（航海）（履歴限定）

本件について，当海難審判所は，理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し，次のおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 を戒告する。

受審人 a 2 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時時刻及び場所

平成31年2月26日16時17分半僅か前

福岡県地ノ島南方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 499トン  
全長 76.32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

#### (1) 設備等

Aは、平成28年5月に竣工した、操舵室を3層の甲板室の最上層に配し、同室前方の上甲板下に貨物倉1個を設け、1機1軸の固定ピッチプロペラ及びバウスラストを装備する貨物船で、操舵室前部には、中央に操舵装置、右舷側に機関遠隔操縦装置、左舷側にレーダー2台及びGPSプロッターをそれぞれ組み込んだコンソールが設置されていた。

#### (2) 本件時の航行予定

Aは、平成31年2月26日に関門港若松区で揚荷役を終えた後、鹿児島県枕崎港に向かい、同港で珪石約1,600トンを積載することになった。

#### (3) a 1 受審人の経歴等

(省略)

#### (4) a 2 受審人の経歴等

(省略)

#### (5) 倉良瀬戸

倉良瀬戸は、関門海峡から福岡湾口に至る水域のほぼ中央に位置する狭水道で、海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌には、西行時は、波津白瀬に注意しながら倉良瀬の北西方に至り、同瀬を航過したのち福岡県勝島に向首して南下し、地ノ島南西端が左舷正横となったところで、オノマ瀬灯浮標と一ノ瀬灯浮標とに挟まれた倉良瀬戸の

主水道の中央に向けて針路を転じる針路法が示されていたほか、地ノ島水域は礁脈が続いて通航できない旨が記載されていた。

(6) 倉良瀬戸に至る予定針路線

a 1 受審人は、千葉港に停泊していた平成31年2月23日20時00分頃、揚荷役を終えて昇橋し、関門、枕崎両港間の航海に先立ち、予定針路線をGPSプロッターに入力することとし、地ノ島水域に浅所が拡延していることを承知していたので、地ノ島北方沖合を西行して倉良瀬戸の主水道に至る針路線を選定するつもりでいたが、疲労が蓄積するなどしていたこともあり、GPSプロッターの画面を拡大表示にした上で意図した針路線を入力するなど、同プロッターへの予定針路線の入力を適切に行わなかった。

こうして、a 1 受審人は、GPSプロッターの画面を拡大表示にすることなく広範囲を表示させ、関門港沖合から倉良瀬戸に至る直線を予定針路線として入力し、同針路線が地ノ島水域を経由していることに気付かないまま自室に戻って休息した。

(7) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1、a 2 両受審人ほか3人が乗り組み、空倉のまま、船首2.00メートル船尾2.98メートルの喫水をもって、平成31年2月26日14時30分関門港を発し、枕崎港に向かった。

a 1 受審人は、船橋当直を、自身、二等航海士、a 2 受審人の順に輪番で入直する単独の4時間3直制とし、出港操船に引き続き、二等航海士に代わって船橋当直に就き、枕崎港での積荷に備え、同受審人を含む他の乗組員を貨物倉の掃除に当たらせ、15時39分僅か前妙見埼灯台から292.5度（真方位、以下同じ。）1.7海里の地点で、245度の針路に定めて自動操舵とし、11.9ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行中、昇橋したa 2 受審人

と同当直を交替することとした。

a 1 受審人は、船橋当直を交替するに当たり、a 2 受審人に対し、周囲の状況、針路、速力等を伝え、予定針路線に沿うよう指示したところ、疑義を抱いた同人から地ノ島水域航行の可否について質問されたが、貨物倉の掃除を早く終わらせることに気が向き、a 2 受審人に問い返したり、GPSプロッターの画面で針路線を検証したりするなど、同人が疑義を抱いた理由を確認することなく、航行可能である旨を即答して降橋した。

一方、a 2 受審人は、船橋当直を交替するに当たり、a 1 受審人から予定針路線に沿うよう指示されたものの、同針路線が地ノ島水域を經由していることに気付いて疑義を抱いたが、同人に対し、GPSプロッターの画面を拡大表示に切り替え、同画面上で予定針路線の状況を示すなど、疑義を抱いた理由を適切に説明することなく、同水域航行の可否を口頭で問うにとどめ、航行可能である旨のa 1 受審人の答えを、積荷前で喫水が浅いことを勘案した針路線と解釈して同当直に就いた。

こうして、a 2 受審人は、予定針路線が船長の意図と異なることに気付かないまま船橋当直に、a 1 受審人は、同針路線が地ノ島水域を經由していることに気付かないまま貨物倉の掃除にそれぞれ当たり、Aは、予定針路線に沿って進行中、16時17分半僅か前鐘崎港西防波堤灯台から312.5度1,780メートルの地点において、原針路及び原速力のまま、地ノ島水域の浅所に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力2の北北東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期であった。

a 1 受審人は、衝撃で異常を知り、昇橋して海上保安庁に通報し、浸水がないことを確認した上でバラストを排水して自力離礁し、付

近に投錨して船底検査を受検したのち、枕崎港に向かった。

乗揚の結果、船底に凹損及び擦過傷を生じ、後に修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、関門、枕崎両港間の航海に先立ち、GPSプロッターへの予定針路線の入力が不適切であったばかりか、枕崎港に向けて航行中、船橋当直を交替する際、同当直の引継ぎが不適切で、地ノ島水域の浅所に向けて進行したことによって発生したものである。

船橋当直の引継ぎが適切でなかったのは、船長が、予定針路線に沿うよう一等航海士に対して指示したところ、疑義を抱いた同航海士から地ノ島水域航行の可否について質問された際、一等航海士が疑義を抱いた理由を確認しなかったことと、同航海士が、同針路線が地ノ島水域を經由していることに気付いて疑義を抱いた際、疑義を抱いた理由を適切に説明しなかったことによるものである。

a 1 受審人は、船橋当直を交替するに当たり、疑義を抱いた一等航海士から、地ノ島水域航行の可否について質問された場合、船橋資源である航海情報として当該質問を共有できるよう、同航海士に問い返したり、GPSプロッターの画面で針路線を検証したりするなど、一等航海士が疑義を抱いた理由を確認すべき注意義務があった。しかるに、同人は、貨物倉の掃除を早く終わらせることに気が向き、一等航海士が疑義を抱いた理由を確認しなかった職務上の過失により、予定針路線が地ノ島水域を經由していることに気付かないまま降橋して浅所への乗揚を招き、船底に凹損及び擦過傷を生じさせるに至った。

以上の a 1 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。

a 2 受審人は、船橋当直を交替するに当たり、船長から予定針路線に

沿うよう指示されたものの、同針路線が地ノ島水域を經由していることに気付いて疑義を抱いた場合、自身が気付いた情報を船橋資源として船長と共有することで、船長を補佐し、安全運航に活かすことができるのだから、GPSプロッターの画面を拡大表示に切り替え、同画面上で予定針路線の状況を示すなど、疑義を抱いた理由を適切に説明すべき注意義務があった。しかるに、同人は、地ノ島水域航行の可否を口頭で問うにとどめ、疑義を抱いた理由を適切に説明しなかった職務上の過失により、航行可能である旨の船長の答えを、積荷前で喫水が浅いことを勘案した針路線と解釈して同当直に就き、予定針路線が船長の意図と異なることに気付かないまま、同針路線に沿って進行して浅所への乗揚を招き、前示の損傷を生じさせるに至った。

以上の a 2 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 3 年 1 月 2 0 日

門司地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人