

令和3年神審第30号

裁 決
油送船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 三級海技士（航海）

本件について、令和3年8月20日その管轄を函館地方海難審判所から当海難審判所に移転する指定があったので、当海難審判所は、理事官高木省吾及び同官中末陽介出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の三級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和2年9月12日04時04分少し前
北海道室蘭港

2 船舶の要目

船種 船名 油送船A
総トン数 747トン
全 長 70.01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17年3月に竣工した船尾船橋型鋼製油送船で、船橋前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー、音響測深機、GPS及びAIS各機能が統合されたレーダー（以下「GPSレーダー」という。）並びに右舷側に機関遠隔操縦装置がそれぞれ装備され、a受審人ほか6人が乗り組み、重油1,950キロリットルを積載し、船首4.0メートル船尾5.2メートルの喫水をもって、令和2年9月10日15時00分茨城県鹿島港を発し、室蘭港に向かった。

ところで、室蘭港は、北海道南西部の内浦湾の東側に位置する西方に開口した港で、港域内は港奥の第1区、中央部の第2区、西部の第3区及び航路に分かれ、第3区の大黒島北方約40メートルのところから北北東方に約200メートル延びる南副防波堤、同島西方約110メートルのところから西北西方に約780メートル延びる南外防波堤（以下「南外防波堤①」という。）、同島南端から南南東方に約170メートル延びた後、南西方に屈曲して約60メートル延びる南外防波堤（以下「南外防波堤②」という。）及び同防波堤屈曲部の南南東方約100メートルのところから同方に約420メートル延びる南外防波堤（以下「南外防波堤③」という。）がそれぞれ築造されていた。

また、南外防波堤①西端には、灯質が毎4秒に1閃光の連成不動単閃赤光、光達距離7海里、灯高15メートルの室蘭港南外防波堤灯台、南外防波堤②南端には、灯質が明3秒暗3秒の等明暗緑光、光達距離5海里、灯高13メートルの室蘭港南外防波堤B灯台（以下「南外防波堤B灯台」という。）及び室蘭港西部の航路西口南端には、灯質が毎6秒に2閃光の群閃赤光、光達距離5海里、灯高15メートルの室

蘭港口灯標（以下「港口灯標」という。）がそれぞれ設置されていた。

a 受審人は、出航操船の後、船橋当直を00時から04時まで及び12時から16時までを次席一等航海士が、04時から08時まで及び16時から20時までを一等航海士が、08時から12時まで及び20時から24時までを自身がそれぞれ単独で入直する4時間3直制とし、三陸海岸沖合を北上した。

a 受審人は、翌々12日02時45分室蘭港南方沖合10海里付近で入航操船のため昇橋し、次席一等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き、コースアップの3海里レンジとしたGPSレーダーを作動させ、舵輪後方に立って操船に当たり、同レーダーの表示モードがチャート補正に切り替わっていたことから、レーダー映像とGPSマップに差違が生じ、同マップに記録した過去の航跡（以下「航跡」という。）も南方に約1,500メートル移動していたことに気付かないまま、室蘭港の航路西口に向かい、03時55分機関長を機関遠隔操作に配置し、03時59分僅か過ぎ南外防波堤B灯台から243度（真方位、以下同じ。）1,350メートルの地点で、針路を081度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分220にかけ、10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、針路を定めたとき、南外防波堤③が正船首1,420メートルのところであり、その後同防波堤に向首して接近する状況となったが、依然としてGPSレーダーの表示モードがチャート補正に切り替わっていたことに気付かず、同レーダーの海面反射抑制及び感度調整を行うことに気をとられ、目視により港口灯標との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、この状況に気付かずに続航した。

こうして、a 受審人は、南外防波堤③に向首したまま進行中、04

時03分半少し前南外防波堤B灯台から171.5度430メートルの地点に至り、ふと顔を上げ船首方を見たところ、船首至近に同防波堤を認め、左舵一杯として機関を中立運転としたものの、及ばず、04時04分少し前南外防波堤B灯台から151.5度370メートルの地点において、Aは、船首が019度を向き、3.9ノットの速力になったとき、南外防波堤③の西面に設置された消波ブロックに乗り揚げた。

当時、天候は雨で風力5の南東風が吹き、潮候は下げ潮の末期に当たり、視程は1海里で、胆振、日高地方には濃霧注意報が発表されていた。

乗揚の結果、船首部船底外板に亀裂等を生じたが、自力離礁した。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、室蘭港西方沖合において、同港に入航する際、船位の確認が不十分で、南外防波堤③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、室蘭港西方沖合において、同港に入航する場合、南外防波堤③に向首進行することのないよう、目視により港口灯標との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。しかし、同人は、GPSレーダーの表示モードがチャート補正に切り替わっていたことに気付かず、同レーダーの海面反射抑制及び感度調整を行うことに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、南外防波堤③に向首進行して同防波堤の西面に設置された消波ブロックへの乗揚を招き、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三級海技士（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4年3月3日

神戸地方海難審判所

審判官 鈴木 勲