

令和3年神審第52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 四級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

海技免許 六級海技士（航海）（履歴限定）

本件について、当海難審判所は、理事官高木省吾及び同官小嶋正博出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の六級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 a 1 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和3年1月26日04時20分

徳島県蒲生田岬東方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 354トン  
登録長 44.90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、平成5年2月に進水した船尾船橋型鋼製砂利採取運搬船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、その前方にGPSプロッター、左舷側にレーダー、右舷側に機関遠隔操作盤等をそれぞれ備え、a1受審人及びa2受審人ほか2人が乗り組み、石材約900トンを載せ、船首3.6メートル船尾4.7メートルの喫水をもって、令和3年1月25日22時00分兵庫県姫路港を発し、鳴門海峡、徳島県伊島東方沖合を經由する予定で、同県浅川港に向かった。

a1受審人は、出港操船に引き続いて船橋当直に就き、鳴門海峡を通峡したのち、翌26日01時30分大磯埼灯台から036度（真方位、以下同じ。）2.1海里の地点で、昇橋したa2受審人に船橋当直を委ねることとしたが、特に航行経路を指示しなくても、前回の航海と同様に伊島東方沖合を航行するものと思い、海図やGPSプロッターを示して伊島東方沖合を航行するように指示するなど、針路法の指示を十分に行わずに降橋した。

a2受審人は、a1受審人から船橋当直を引き継いだ後、02時30分徳島県徳島小松島港東方沖合で、蒲生田岬東方沖合を航行することとし、同沖合に向けて南下を始めた。

ところで、蒲生田岬東方沖合は、海岸線に沿って150メートルないし350メートルのところまで水上岩及び水深5メートル未満の浅所域が、及び同岬の東南東方1,000メートルないし1,400メートルのところ多数の水上岩、洗岩などを含む浅所（以下「蒲生田岬

浅所」という。)がそれぞれ拡張し、a 2 受審人は、蒲生田岬東方沖合を4回ないし5回航行した経験から、蒲生田岬浅所の存在を承知しており、Aに備えたGPSプロッターの画面を拡大表示することによって同浅所が表示されることを知っていた。

a 2 受審人は、6海里レンジでヘッドアップ表示したレーダー及び6海里的範囲を表示したGPSプロッターをそれぞれ作動させ、操舵スタンド後方の椅子に腰掛けて操船に当たり、右舷船首方に蒲生田岬シリカ蓉照射灯によって照射されたシリカ蓉を認めた後、04時12分半少し前蒲生田岬灯台から055度1.15海里的の地点で、針路を185度に定めて自動操舵とし、8.5ノットの速力(対地速力、以下同じ。)で進行した。

a 2 受審人は、GPSプロッターの画面上に、以前、蒲生田岬東方沖合を航行した際の航跡を表示させ、04時15分半僅か前蒲生田岬灯台から075.5度1,730メートルの地点に至り、針路を202度に転じて続航した。

a 2 受審人は、04時16分蒲生田岬灯台から080.5度1,630メートルの地点に達したとき、蒲生田岬浅所が船首方880メートルのところとなり、その後同浅所に向首接近する状況であったが、GPSプロッターの画面を一見して以前の航跡上を航行しているように見えたことから、蒲生田岬浅所を無難に航過できるものと思い、GPSプロッターの画面を拡大表示にして同浅所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 2 受審人は、蒲生田岬浅所に向首したまま進行し、04時18分半少し前蒲生田岬灯台から101度1,410メートルの地点に至り、針路を217度に転じ、04時20分蒲生田岬灯台か

ら120度1,270メートルの地点において、Aは、原針路、原速力のまま、同浅所に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力1の北風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

a1受審人は、自室で休息していたところ、衝撃を感じて操舵室に赴き、乗揚の事実を知って事後の措置に当たった。

乗揚の結果、船首部船底に亀裂、凹損及び擦過傷等を生じたが、後に修理され、a1受審人が、頸椎捻挫等を負った。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、蒲生田岬東方沖合において、浅川港に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、蒲生田岬浅所に向首進行したことによって発生したものである。

運航が適切でなかったのは、船長が、次の船橋当直者に船橋当直を委ねるにあたり、針路法の指示を十分に行わなかったことと、船橋当直者が、船位の確認を十分に行わなかったことによるものである。

a2受審人は、夜間、蒲生田岬東方沖合において、浅川港に向けて航行する場合、GPSプロッターの画面を拡大表示にして蒲生田岬浅所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プロッターの画面を一見して以前の航跡上を航行しているように見えたことから、蒲生田岬浅所を無難に航過できるものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、蒲生田岬浅所に向首している状況に気付かないまま進行して乗り揚げの事態を招き、船体に損傷を生じさせ、a1受審人を負傷させるに至った。

以上のa2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六級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

a 1 受審人は、夜間、鳴門海峡南方において、浅川港に向けて航行中、a 2 受審人に船橋当直を委ねる場合、海図やGPSプロッターを示して伊島東方沖合を航行するように指示するなど、針路法の指示を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、特に航行経路を指示しなくても、前回の航海と同様に伊島東方沖合を航行するものと思い、針路法の指示を十分に行わなかった職務上の過失により、船橋当直中のa 2 受審人が蒲生田岬浅所に乗り上げる事態を招き、船体に損傷を生じさせ、自身も負傷するに至った。

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。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年12月22日

神戸地方海難審判所

審判長 審判官 前 田 昭 広

審判官 下 條 正 昭

審判官 池 田 博 美