

令和3年広審第34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 五級海技士（航海）

補 佐 人 1人

受 審 人 a 2

職 名 A二等航海士

海技免許 四級海技士（航海）（旧就業範囲）

本件について、当海難審判所は、理事官石山克己出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

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 事件発生年月日時刻及び場所

令和3年3月5日20時45分

室津半島南西岸沖合

2 船舶の要目

船種船名 貨物船A
総トン数 199トン
登録長 52.87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13年9月に進水し、バウスラストを備えた全通二層甲板の貨物船で、最上層に操舵室を配した2層の船橋甲板室を船尾に設け、バラスタタンクを貨物倉下方及び側方に区画して二重船殻構造としていた。

操舵室は、操舵及び機関操縦の各装置、1号レーダー及びGPSプロッターの各情報表示装置、2号レーダー等を組み込んだコンソールを前部に装備していた。

(2) 関係人の経歴等

ア a1受審人

(経歴省略)

そして、a1受審人は、令和2年8月一等航海士として雇入され、前任船長と共にAに乗り組み、機関長の休暇に伴い、翌3年2月22日から前任船長が機関長職に、自身が船長職に就く体制で運航に携わっていた。

イ a2受審人

(省略)

(3) 上関海峡の状況等

上関海峡は、周防灘東部の佐合ノ瀬戸から平郡水道に至る間に位置し、室津半島南西岸と同半島西方の山口県長島東岸に挟まれて東

西に伸びる長さ約350メートルの狭い水道で、5メートル等深線に挟まれた最狭部の可航幅が約50メートルとなっており、同海峡東口付近に上関大橋が架けられていた。

そして、室津半島西部には山口県室津港が、長島東部には同県上関港が築造され、同港東方に至る154.3度（真方位、以下同じ。）の指導線が、上関導灯（前灯）及び上関導灯（後灯）により示されていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a1受審人が船長としてa2受審人ほか2人と乗り組み、ソーダ灰約500トンを積載し、船首2.05メートル船尾3.75メートルの喫水をもって、令和3年3月5日18時10分山口県徳山下松港第1区を発し、京浜港川崎第1区に向かった。

ところで、a1受審人は、上関海峡が狭い水道であることを知っていたので、できる限り通狭を回避していたものの、Aに乗り組んで以来、前任船長から同海峡を通峡するよう度々指示され、単独の船橋当直に就いて通峡していたこともあって、前任船長がGPSプロッターに入力した予定針路線に沿い、上関海峡を通峡する予定で徳山下松港を発航したが、a2受審人と乗り組んで間がなく、同人の通峡経験を把握していなかった。

a1受審人は、船橋当直を、自身、a2受審人及び一等航海士の順に入直する単独4時間交替の輪番制とし、出港操船に引き続いて徳山湾を南下し、19時10分火振岬灯台から205度1,000メートルの地点で、昇橋したa2受審人に同当直を引き継いで降橋した。

a1受審人は、a2受審人に船橋当直を引き継いだとき、同人の当直中に上関海峡を通峡するものの、自身が単独の船橋当直に就い

て同海峡を通峡した経験から、a 2 受審人もGPSプロッターに表示させた予定針路線に沿えば通峡できると思い、同人に対し、上関海峡の通峡経験を問うた上で、船長の昇橋地点を決め、同地点に至ったことを船長に報告させるなど、適切な引継ぎを行わなかった。

a 2 受審人は、1号レーダー及びGPSプロッターを作動させて船橋当直に当たり、20時41分半少し前室津灯台から310度1,060メートルの地点で、上関大橋の右側端灯を船首方に目視して針路を134度に定め、9.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により進行した。

a 2 受審人は、20時42分少し過ぎ室津灯台から309度820メートルの地点に達したとき、GPSプロッターに表示させた予定針路線に至ったが、上関大橋の右側端灯を目視すれば無難に通峡できると思い、同プロッターで室津半島南西岸や長島東岸との距離を確かめるなど、船位の確認を十分に行わなかったため、同針路線に至ったことも、室津半島に著しく接近している状況にも気付かなかった。

こうして、a 2 受審人は、上関大橋の右側端灯を目視しながら続航し、20時44分半僅か過ぎ室津灯台から280度140メートルの地点で、左転を始めて室津半島南西岸に著しく接近している状況に気付いたが、どうすることもできず、20時45分室津灯台から265度40メートルの地点において、Aは、055度に向首したとき、原速力で、同半島南西岸沖合の浅所に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力1の南風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

a 1 受審人は、自室で休息中に衝撃を感じ、昇橋して乗揚の事実を知り、事後の措置に当たった。

乗揚の結果、球状船首に亀裂等を生じたが、自力離礁し、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、京浜港に向けて航行中、夜間、上関海峡を通峡する際、船位の確認が不十分で、室津半島南西岸に著しく接近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、船橋当直を引き継ぐ際、二等航海士に対し、適切な引継ぎを行わなかったことと、同航海士が、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。

a 1 受審人は、京浜港に向けて航行中、夜間、上関海峡の通峡に先立ち、a 2 受審人に船橋当直を引き継ぐ場合、同人の当直中に同海峡を通峡するのだから、自ら操船指揮を執ることができるよう、a 2 受審人に対し、上関海峡の通峡経験を問うた上で、船長の昇橋地点を決め、同地点に至ったことを船長に報告させるなど、適切な引継ぎを行うべき注意義務があった。しかし、a 1 受審人は、自身が単独の船橋当直に就いて上関海峡を通峡した経験から、a 2 受審人もGPSプロッターに表示させた予定針路線に沿えば通峡できると思い、同人に対し、適切な引継ぎを行わなかった職務上の過失により、室津半島南西岸沖合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 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、京浜港に向けて航行中、夜間、上関海峡を通峡する場合、GPSプロッターに予定針路線が表示されていたのだから、同針路線に沿って航行できるよう、同プロッターで室津半島南西岸や長島東岸との距離を確かめるなど、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、上関大橋の右側端灯を目視すれば無難に通峡できると思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、予定針路線に至ったことも、室津半島に著しく接近している状況にも気付かないまま左転して同半島南西岸沖合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 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 4 年 1 月 2 6 日

広島地方海難審判所

審判長 審判官 永 木 俊 文

審判官 濱 田 真 人

審判官 岸 尾 光 一