

令和3年広審第28号

裁 決
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a

職 名 A船長

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 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2年8月26日19時45分

広島県三角島南岸

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 198トン

全 長 44.00メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 590キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、平成30年3月に進水し、主に瀬戸内海沿岸の諸港間で濃硫酸を輸送する、航行区域が限定沿海区域のバウスラストを備えた船首尾楼付凹甲板型の液体化学薬品ばら積船で、上甲板下に1個の貨物タンクを設け、船尾楼甲板上に設けた2層の甲板室の上層に操舵室を配し、同室前部に操舵及び機関操縦の各装置を組み込んだコンソールを装備し、同コンソール左舷上部にレーダー及びGPSプロッターを設置していた。

(2) a 受審人の経歴等

(省略)

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人及び機関長が乗り組み、空倉のまま、船首1.4メートル船尾2.8メートルの喫水をもって、令和2年8月26日10時00分山口県小野田港を発し、広島県鯉崎港に向かった。

a 受審人は、船橋当直を自身、機関長の順に入直する単独の3時間交替制とし、出港操船に引き続いて周防灘北部を東行し、機関長と同当直を交替しながら安芸灘東部に至り、19時00分頃広島県豊島南方沖合で昇橋し、いずれもセンター表示とした0.75海里レンジの、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、同県大崎下島と豊島間に架かる豊浜大橋下方の可航域中央部に向けて同島南方沖合を北上した。

ところで、a 受審人は、海図に当たるなどして豊浜大橋付近から三角島西方沖合に至る水域の水路事情を把握しており、過去に一度、豊島東岸に設置された豊島港小野浦防波堤灯台（以下「小野浦防波堤灯台」という。）を左舷方に航過し、同島東方沖合と三角島南方

沖合との間に計画した転針地点で針路を転じたことがあり、今回も同様な針路法で航行することとした。

a 受審人は、操舵装置後方に立って手動操舵に当たりながら、豊浜大橋下方の可航域中央部を航過し、19時38分半少し過ぎ小野浦防波堤灯台から170度（真方位，以下同じ。）300メートルの地点で、針路を014度に定め、8.7ノットの速力（対地速力，以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、小野浦防波堤灯台を左舷方に航過したところ、左舷船首方に紅1灯を視認し、同灯火の様子から速力が遅い操業中の漁船と見込み、同船を目視しながら続航した。

a 受審人は、19時42分僅か前小野浦防波堤灯台から027度600メートルの地点に達したとき、予定転針地点に至ったが、漁船と見込んだ船舶の動静に気をとられ、レーダーやGPSプロッターで三角島まで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、予定転針地点に至ったことも、同島に向首接近する状況にも気付かなかった。

こうして、a 受審人は、左舷船首方となった船舶を目視したまま進行し、19時45分小野浦防波堤灯台から019度1,450メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力で、三角島南岸に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力2の西北西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船底外板中央部に凹損等を生じたが、のち仮修理された。

(原因の考察)

本件乗揚は、鮎崎港に向けて航行中、夜間、三角島南方沖合を北上する際、船位の確認が不十分であったことによって発生したものであり、a 受審人が、船橋当直中に船位の確認を十分に行っていたら、本件を回避することができたと認められる。

したがって、a 受審人が、レーダーやGPSプロッターで三角島まで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ことは、本件発生の原因となる。

なお、発航に先立ち、a 受審人が、船橋当直に機関長を入直させる体制としたことは、事実の経過で示したとおり、本件発生に至る過程で生じた事実であるが、本件乗揚は、同受審人が船橋当直に当たるなか発生したものであり、本件と相当な因果関係があるとは認められない。

しかしながら、船員法施行規則に基づく航海当直基準を遵守するよう、厳に是正すべきである。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、鮎崎港に向けて航行中、夜間、三角島南方沖合を北上する際、船位の確認が不十分で、同島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、鮎崎港に向けて航行中、夜間、三角島南方沖合を北上する場合、同島に乗り揚げることをしないよう、レーダーやGPSプロッターで三角島まで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、漁船と見込んだ船舶の動静に気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、予定転針地点に至ったことも、三角島に向首接近する状況にも気付かないまま進行して同島南岸への乗揚を招き、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2月22日

広島地方海難審判所

審判官 永 木 俊 文