

令和3年広審第25号

裁 決
水先船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 A船長
操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、当海難審判所は、理事官川西篤史及び同官大野徹二出席のうえ審理し、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3年4月2日20時20分

広島県横島西岸沖合

2 船舶の要目

船種 船名 水先船A

総トン数 11トン

登録長 11.95メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 356キロワット

3 事実の経過

Aは、昭和60年1月に進水し、上甲板中央部に操舵室を設け、同室左舷前部に操縦席、同席前方に舵輪、機関遠隔操縦装置、レーダー、GPSプロッター等、同席後方に操舵室後壁に沿わせた長椅子をそれぞれ備え、同室前後に上甲板下を床面とする客室を配したほか、船尾甲板に客席を設けた、最大搭載人員が旅客39人及び船員2人のFRP製旅客船で、a受審人がほか1人と乗り組み、水先人1人を錨泊船から収容する目的で、船首0.3メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、令和3年4月2日18時50分広島県尾道糸崎港第6区内の係留地を発し、横島南岸約1,400メートル南方沖合の錨地に向かった。

a受審人は、20時00分前示錨地に到着し、水先人1人を収容して同人を操縦席右方に立たせ、20時10分錨泊船を離れた後、乗組員を操舵室後方の客室に待機させて自身が操縦席に腰を掛け、レーダーを0.75海里レンジとし、広島県当木島と横島南西端とに挟まれた水域（以下「横島水路」という。）を經由して同島西岸沖合を北上する予定で、尾道糸崎港第4区に設けられた搬送先の栈橋に向かった。

ところで、a受審人は、横島北西部から西方に突出する小脇ノ鼻の西端から南西350メートル沖合付近に洗岩、暗岩及び水上岩から成るナガモジソワと称する浅所が存在することを知っていたので、当該浅所の西方沖合を無難に航過できるよう、横島水路に達したところで、同鼻をレーダーで捕捉するなどして船位を確かめ、小脇ノ鼻西方約550メートル沖合を北上する346度（真方位、以下同じ。）の針路（以下「予定針路」という。）に定めるつもりで操船に当たっていた。

a受審人は、横島水路に至り、20時18分僅か前広島県福山市所

在の鳶ガ巣山山頂に位置する標高206.90メートルの三等三角点横島（以下「横島三角点」という。）から218.5度1.21海里の地点で、遠方に見した陸岸の灯火を頼りに針路を定めたところ、359度の針路となり、18.0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。

針路を定めたとき、a受審人は、北方約1,100メートルとなったナガモジソワに向首する状況となったが、同乗者との会話に気をとられ、レーダーで小脇ノ鼻を捕捉するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、予定針路の東方に偏して当該浅所に向首する針路となったことに気付かないまま続航した。

こうして、a受審人は、予定針路に沿っていると見込んで同乗者と会話を続けながら進行中、20時20分横島三角点から246.5度1,550メートルの地点において、Aは、原針路、原速力のまま、ナガモジソワに乗り揚げ、これを乗り切った。

当時、天候は晴れで風力2の南東風が吹き、潮候はほぼ低潮時に当たり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船尾部船底に破口を、推進器翼及び舵板に曲損を生じたが、後に修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、夜間、横島西方沖合を北上中、船位の確認が不十分で、ナガモジソワ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、横島西方沖合を北上中、針路を定めた場合、ナガモジソワ西方沖合を無難に航過できる予定針路を計画したのだから、同針路に沿って北上できるよう、レーダーで小脇ノ鼻を捕捉するなど、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、同乗

者との会話に気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、ナガモジソワに向首する針路となったことに気付かないまま進行して乗揚を招き、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 5 月 2 4 日

広島地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人