

令和3年広審第49号

裁 決
旅客船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、理事官中山国夫出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和3年1月28日20時56分

岡山県笠岡港

2 船舶の要目

船種 船名 旅客船A

総トン数 19トン

登録長 15.00メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 529キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、船体中央部に操舵室、同室の前方及び後方に客室を配置し、最大搭載人員が旅客72人及び船員2人の2機2軸を有する軽合金製旅客船で、操舵室前部には、右舷側に舵輪、左舷側にレーダー、前面窓枠上方にGPSプロッター等がそれぞれ装備され、貸切り船として不定期航路に就航していたが、僚船に替わり、月5回程度笠岡港と瀬戸内海諸港間を結ぶ定期航路に就くことがあった。

(2) 笠岡港

笠岡港は、岡山県南西部に位置し、同県が管理する地方港湾で、同港に至る長さ約6,000メートル最大幅約420メートル最小幅約120メートル中央部の維持水深約3メートルの水路が瀬溝及び黒土瀬戸と通じていた。

そして、水路の北西端付近に設けられたAの係留地南方には、片島灯標北北西1海里付近に南端が位置し、同南端から北西方に約160メートル延びた後、西方に約20メートル延びる東防波堤が築造されていた。

(3) 受審人の経歴等

(省略)

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか1人が乗り組み、回航の目的で、船首0.6メートル船尾1.4メートルの喫水をもって、令和3年1月28日20時15分岡山県真鍋島漁港を発し、係留地に向かった。

a受審人は、舵輪後方に立って操船に当たり、20時50分半少し過ぎ東防波堤南端まで約1海里となる、片島灯標から030度(真方位、以下同じ。)100メートルの地点で、護岸を目視して

針路を324度に定め、機関を回転数毎分2,000にかけ、12.0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受審人は、針路を定めたとき、東防波堤に向首する針路となったが、護岸を目視した印象から水路中央部を航行しているものと思い、レーダーを活用して同防波堤や護岸との距離を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、水路中央部の左方に偏し、東防波堤に向首接近する状況となったことに気付かなかった。

こうして、a受審人は、東防波堤に向首したまま続航し、20時56分片島灯標から327度1.08海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、同防波堤東側の捨石に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力5の西風が吹き、潮候は上げ潮の末期であった。

乗揚の結果、両舷推進器軸及び同推進器翼に曲損等を生じ、来援した救助船に引き降ろされて係留地にえい航され、後に修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、夜間、笠岡港において、同港の係留地に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、東防波堤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、笠岡港において、同港の係留地に向けて航行中、針路を定めた場合、平素と同様に水路中央部を航行できるよう、レーダーを活用して東防波堤や護岸との距離を把握するなど、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、護岸を目視した印象から水路中央部を航行しているものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、水路中央部の左方に偏し、同防波堤に向首

する状況となったことに気付かないまま進行して東防波堤東側の捨石に
乗り揚げる事態を招き、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小型船舶操縦士の業務を 1 か
月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 4 年 5 月 2 6 日

広島地方海難審判所

審判長 審判官 鈴木 勲

審判官 濱田 真人

審判官 丸田 稔