

令和4年門審第7号

裁 決

押船A被押起重機船B乗揚事件

受 審 人 a 1

職 名 A甲板員

操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、当海難審判所は、理事官田之上輝美出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 を戒告する。

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5月19日04時00分

鹿児島県川内港南西方沖合

2 船舶の要目

| | | | |
|-------|------------|-----|-----------|
| 船種 | 船名 | 押船A | 起重機船B |
| 総トン数 | 19トン | | 約1,164トン |
| 全長 | 13.45メートル | | 53.50メートル |
| 機関の種類 | ディーゼル機関 | | |
| 出力 | 1,206キロワット | | |

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

Aは、操舵室内にGPSコンパス、GPSプロッター及びレーダー等を装備し、2機2軸2舵を有する鋼製押船で、その船首部を非自航型の起重機船Bの船尾中央凹部に^{かんごう}嵌合して油圧式のピンジョイントで結合し、全長54.7メートルの押船列（以下「A押船列」という。）を構成していた。

また、Bには、寝室、食堂及びトイレ等を備えた居住区画のほか、クレーン及びスパッド2本を搭載し、居住区画の最上甲板にはクレーン用の鳥居型ブームレストがあった。

(2) 鴨瀬とGPSプロッターの表示及びレーダーの探知状況

川内港南西方約3海里沖合には、孤立した水上岩の鴨瀬（平均水面上の高さ8メートル）が存在し、AのGPSプロッターでは、使用レンジが、12海里以上の小縮尺では鴨瀬が表示されず、8海里以下の大縮尺に切り替える（以下「拡大表示する」という。）と鴨瀬が表示されるものの、レーダーでは、クレーンをブームレストに格納すると、操舵室上方スキャナーの船首方で横たわるクレーンが電波障害となり、正船首から左舷方に5度、右舷方に5度の各範囲にレーダー映像の死角が生じ、同死角内に鴨瀬が入ると、レーダーでは探知できなかった。

(3) a 1 受審人の経歴等

a 1 受審人は、（省略）押船列を構成する押船と被押作業船の各総トン数の合算（以下「押船列総トン数」という。）が約200トンの押船列に乗り組み、その後、小型船舶操縦士免許を取得し、23歳頃に船長職を執ってからは、押船列総トン数が400トンないし500トンの押船列に乗り組んだ経験を有していた。

a 1 受審人は、A押船列が、令和2年11月に買船され、宮城県石巻港から回航して熊本県三角港で装された後、翌3年4月に同港から鹿児島港に向かったときの最初の航海で船長職を執ったことがあり、その後も、同押船列に乗り組んだときには、回頭を止めるときに必要な当て舵の具合など、同押船列の操船特性を把握しながら船橋当直に当たっていた。

また、a 1 受審人は、鴨瀬がある甬海峡を航行した経験が30回程度あり、昼間に同海峡を通航した際に、鴨瀬を視認してその存在を知っていたものの、陸岸からどの程度沖合にあるかなど、鴨瀬の詳細な位置については知らなかった。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、船長a 2及びa 1 受審人ほか1人が乗り組み、船首尾2.7メートルの等喫水をもって、作業員1人を乗せて船首1.5メートル船尾1.4メートルの喫水となった起重機船BとA押船列を構成し、令和3年5月18日14時30分鹿児島港を発し、川内港に向かった。

a 1 受審人は、翌19日03時30分鹿児島県羽島埼西方沖合で、a 2 船長から船橋当直を引き継ぎ、レーダーを1.5海里レンジでオフセンターにより前方約3海里を探知できるコースアップ表示として、GPSプロッターを12海里レンジ表示としてそれぞれ作動させながら、単独で操船に当たった。

a 1 受審人は、川内港への入航に際して、当初の航海計画では、鴨瀬の西側を航過して北上する予定であったところ、同港入口防波堤の灯台の灯光が見えたので、同灯光が正船首に見えるように保針しながら航行してA押船列の操船に慣れようと考え、03時40分薩摩沖ノ島灯台から319度（真方位、以下同じ。）3.2海里の

地点で、針路を028度に定め、6.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、操舵スタンド左後方の椅子に腰を掛け、クレーンブーム左端とブームレストの左側支柱との間に、同灯光が視認できるようにしながら、手動操舵により進行した。

定針したとき、a1受審人は、船首方2.0海里のところ的存在する鴨瀬に向首する状況となったが、鴨瀬は正船首より右舷方の陸岸側にあるものと思い、作動していたGPSプロッターを拡大表示することで鴨瀬の位置を知るなど、水路調査を十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

こうして、a1受審人は、鴨瀬に向首していることに気付かずに続航し、04時00分薩摩沖ノ島灯台から344度4.3海里の地点において、A押船列は、原針路及び原速力のまま、鴨瀬の南側に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力1の西北西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期に当たり、視界は良好であった。

a2船長は、Bの食堂で休憩中、大きな衝撃を受けて昇橋しようとしたところ、降橋してきたa1受審人から鴨瀬に乗り揚げた旨の報告を受けて事後の措置に当たった。

乗揚の結果、A押船列は自力離礁し、Bの右舷船首部船底に凹損及び擦過傷を生じたが、のち修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、夜間、川内港南西方沖合において、同港に入航する際、水路調査が不十分で、鴨瀬に向首進行したことによって発生したものである。

a1受審人は、夜間、川内港南西方沖合において、同港に入航する場

合、鴨瀬の詳細な位置については知らなかったから、作動させていたGPSプロッターを拡大表示することで鴨瀬の位置を知るなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、鴨瀬は正船首より右舷方の陸岸側にあるものと思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、鴨瀬に向首進行していることに気付かずに鴨瀬の南側に乗り揚げる事態を招き、B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。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年7月26日

門司地方海難審判所

審判官 栗原和栄