

令和4年門審第18号

裁 決

押船A被押台船B乗揚事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

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 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1月13日05時20分

関門港響新港区

2 船舶の要目

船種	船名	押船A	台船B
総トン数		413トン	約4,266トン
全長		29.97メートル	107.88メートル
機関の種類		ディーゼル機関	
出力		2,942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でクレーンを搭載する台船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、全長約116メートルの押船列（以下「A押船列」という。）を構成していた。

(2) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか7人が乗り組み、船首尾5.00メートルの等喫水をもって、海砂約3,000立方メートルを積載して船首4.75メートル船尾5.00メートルの喫水となった無人のBとA押船列を構成し、令和3年1月12日23時25分長崎県松浦港を発し、山口県徳山下松港に向かった。

a受審人は、GPSプロッターを作動させ、レーダーを6海里レンジでオフセンターにより前方約10海里を探知できるコースアップ表示として作動させながら、翌13日05時09分半僅か過ぎ脇田港沖防波堤南灯台（以下「防波堤南灯台」という。）から331度（真方位、以下同じ。）2.0海里の地点で、関門港響新港区を関門航路西口に向けて航行するため、針路を080度に定めて自動操舵とし、11.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

定針したとき、a受審人は、正船首2.0海里のところ存在する浅所の丸山出シに向首する状況となったが、右舷船首2度2.1海里のところ視認した東方位標識の筑前丸山出シ灯浮標の灯光を、北方位標識の横瀬北灯浮標の灯光と誤認し、平素のように横瀬北灯浮標の北側を航過すれば無難に航行できるものと思い、作動させて

いたGPSプロッター及びレーダーを活用するなど、船位の確認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、a受審人は、丸山出シに向首していることに気付かずに続航し、05時20分防波堤南灯台から025.5度2.3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、丸山出シに乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力3の南西風が吹き、潮候は上げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

乗揚の結果、Bの右舷船底部に亀裂を伴う凹損を生じたが、のちに修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、関門港響新港区において、関門航路西口に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、浅所の丸山出シ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、関門港響新港区において、関門航路西口に向けて航行する場合、作動させていたGPSプロッター及びレーダーを活用するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかしながら、同人は、右舷船首方に視認した東方位標識の筑前丸山出シ灯浮標の灯光を、北方位標識の横瀬北灯浮標の灯光と誤認し、平素のように横瀬北灯浮標の北側を航過すれば無難に航行できるものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、浅所の丸山出シに向かって進行していることに気付かずに同浅所に乗り揚げの事態を招き、B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10月27日

門司地方海難審判所

審判官 栗原和栄