

令和4年横審第25号

裁 決
貨物船B乗揚事件

受 審 人 b 1
職 名 B一等航海士
海技免許 三級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官佐藤雅彦出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人b1の三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和4年4月1日04時30分

三重県ハンス鼻北方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船B

総 ト ン 数 374トン

全 長 55.87メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 735キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

Bは、平成9年10月に進水し、バウスラスタを装備する船首尾楼付凹甲板型の液体化学薬品ばら積船で、最上層に操舵室を配した3層の船橋甲板室を船尾楼甲板上に、同室前方の上甲板下に左右各3個の貨物タンクをそれぞれ配置し、操舵室には、前部中央に舵輪及び船内電話を組み込んだ操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台及びGPSプロッター、右舷側に機関及びバウスラスタ各遠隔操縦装置を備えていた。

操縦性能は、船舶件名表中の海上試運転成績によれば、船首3.48メートル船尾4.11メートルの喫水における左及び右各旋回試験では、速力11.22ノットの状態から舵角35度をとったとき、旋回径がそれぞれ160メートル及び130メートルで、90度回頭に要する時間が39秒及び35秒であり、前後進試験では、速力11.22ノットの状態から全速力後進発令したとき、船体が停止するまでの所要時間が1分33秒であった。

(2) ハンス鼻北東方沖合

伊勢湾南西部に位置するハンス鼻北東方沖合は、同鼻東岸とハンス鼻北東方沖合約600メートルのところにある干出岩のタナバシ及びその北方に存在する水上岩とに挟まれ、同鼻東方沖合から三重県石鏡漁港東方沖合を経て同県松ヶ鼻北方沖合に至る長さ約1.4海里のほぼ南北に延びる狭い水道（以下「石鏡水路」という。）となっており、ハンス鼻東方沖合には陸岸から約250メートルのところまで、干出浜を含む水深10メートル以下の浅礁域（以下「石鏡浅礁域」という。）が拡張し、石鏡漁港東方沖合が可航幅約200メートルの最狭部となるほか、同浅礁域を囲む10メートル等深線

とタナバシ西方沖合の10メートル等深線とに挟まれた南北に延びる幅約200メートルないし約500メートルの水域が、船舶の通航路となっていた。

そして、ハンス鼻の東端には、毎7秒に白色2閃光を発する光達距離が7海里で、灯高39メートルの石鏡灯台が、石鏡水路の南東端には、毎8秒に赤色モールス符号（A）光を発する光達距離が5海里で、レーダー反射器を備えたタナバシ灯浮標がそれぞれ設置され、各航路標識が海図W70、W73及びW1053に表記されていた。

(3) b1受審人の経歴等

b1受審人は、（途中省略）令和2年10月からBに一等航海士若しくは次席一等航海士として乗船し、石鏡水路の通航経験が豊富で、石鏡浅礁域の存在を承知していた。

(4) 本件発生に至る経緯

Bは、船長b2及びb1受審人ほか3人が乗り組み、空倉のまま、船首1.8メートル船尾3.1メートルの喫水をもって、令和4年3月31日10時15分京浜港横浜区を発し、岡山県水島港に向かった。

ところで、b2船長は、船橋当直体制を、00時00分から04時00分まで及び12時00分から16時00分までを二等航海士が、04時00分から08時00分まで及び16時00分から20時00分までをb1受審人が、08時00分から12時00分まで及び20時00分から24時00分までを自身がそれぞれ入直する、単独の4時間3直制とし、出入港時、狭水道通過時等には、自ら昇橋して操船の指揮を執っていた。

b2船長は、20時00分静岡県石廊埼南西方沖合で昇橋して単

独の船橋当直に就いたところ、天候が急激に悪化するとの気象情報を入手したことから、荒天避泊する目的で、石鏡水路及び加布良古水道を経由して三重県鳥羽港に向かうこととし、翌4月1日00時00分昇橋した二等航海士に針路法の指示を行うとともに、自ら乗船したまま船橋当直を続け、静岡県御前埼南方沖合を通過後、渥美半島南方沖合を西行した。

b 2 船長は、04時00分伊良湖水道南方沖合で昇橋したb 1 受審人に対し、予定の針路を変更して鳥羽港に向かっていること、ハンス鼻1海里手前に達したら、自身に知らせることを指示し、同受審人に船橋当直を委ねて降橋した。

b 1 受審人は、b 2 船長から引き継いで単独の船橋当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示し、ヘッドアップ表示の2海里レンジで前方が3海里まで映るオフセンター設定とした1号レーダー及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、船首方に石鏡灯台及びタナバシ灯浮標のそれぞれの灯光並びに石鏡水路北口付近に南下船が表示する白、白、紅、緑4灯を認め、ほとんど真向かいに行き会うものの、同船が同水路南口を通過後東行するため、やがて東寄りに針路を転じると予想し、南下船と石鏡水路中央部付近で互いに右舷を対して航過するつもりで、04時18分半僅か前石鏡灯台から129度（真方位、以下同じ。）1.1海里の地点で、針路を石鏡水路中央付近に向く318度に定め、6.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵によって進行し、同船に対する動静監視を始めた。

b 1 受審人は、04時19分半僅か前石鏡灯台から128度1.0海里の地点で、ハンス鼻1海里手前に達したものの、b 2 船長に報告することなく、南下船に対する動静監視を続けながら石鏡水路南

方沖合を続航した。

b 1 受審人は、タナバシ灯浮標南方沖合 7 5 0 メートルに差し掛かり、南下船との離隔距離が小さく感じられたので、ハンス鼻寄りに航行することを思い立ち、0 4 時 2 3 分半少し過ぎ石鏡灯台から 1 2 0 度 1, 1 1 0 メートルの地点で、針路を僅かに西方に向く 3 0 8 度に転じた。

針路を転じたとき、b 1 受審人は、石鏡浅礁域が正船首 7 5 0 メートルのところとなり、その後同浅礁域に向首接近する状況となったが、南下船に対する動静監視を行うことに気を奪われ、GPS プロッターで石鏡浅礁域との相対位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、b 1 受審人は、石鏡浅礁域に向首進行中、0 4 時 3 0 分僅か前南下船との離隔距離を確保しようと僅かに左舵を取り、0 4 時 3 0 分石鏡灯台から 0 1 4 度 1 9 0 メートルの地点において、B は、船首方向が 3 0 6 度となったとき、原速力のまま、同浅礁域の干出浜に乗り揚げた。

当時、天候は雨で風力 8 の北北東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好で、東海海域東部及び西部には海上強風警報が、三重県鳥羽市及び愛知県田原市には強風注意報がそれぞれ発表されていた。

b 2 船長は、衝撃に気付いて直ちに昇橋し、乗り揚げたことを知って事後の措置に当たった。

乗揚の結果、左舷船首部船底に破口を伴う凹損等を生じたが、後に修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、ハンス鼻東方沖合において、鳥羽港に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、石鏡浅礁域に向首進行したことによって発生したものである。

b 1 受審人は、夜間、ハンス鼻東方沖合において、鳥羽港に向けて航行中、石鏡水路北口付近に南下船を視認し、同船との離隔距離を確保するよう、同鼻寄りに航行する場合、石鏡浅礁域の存在を知っていたのだから、同浅礁域に向首接近することのないよう、GPSプロッターで石鏡浅礁域との相対位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、南下船に対する動静監視を行うことに気を奪われ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、石鏡浅礁域に向首して接近する状況であることに気付かないまま進行して同浅礁域の干出浜への乗揚を招き、船体に損傷を生じさせるに至った。

以上のb 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2号を適用して同人の三級海技士（航海）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5年2月8日

横浜地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁