

令和4年門審第35号

裁 決  
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a 1

職 名 第三A次席一等航海士

海技免許 五級海技士（航海）（履歴限定）

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 の五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和4年3月24日18時00分

倉良瀬戸北部

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 486トン

全 長 68.78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) 倉良瀬戸及びその北方付近

倉良瀬戸は、関門海峡と福岡湾口とのほぼ中間にある狭水道で、小型船舶の通航が多く、福岡県鐘ノ岬の西方の、同県地ノ島、同県倉良瀬及び同県大島と東西に並ぶ大小の島々の南側には、ヤンブ瀬、オノマ瀬、一ノ瀬及び中瀬などの陰礁が存在し、倉良瀬戸北部に当たる大島北東端の北北東方約1,100メートルには、沖ノ瀬と呼ばれる水深0.8メートルの点礁が存在していた。

#### (2) a 1 受審人の経歴等

(途中省略)

また、a 1 受審人は、本件発生の約3週間前、倉良瀬戸を通航した際に、GPSプロッターの表示を切り替えると水深が浅いところが表示されたことから、沖ノ瀬の存在を知っていた。

#### (3) 本件発生に至る経緯

第三A（以下「A」という。）は、船首方の貨物倉前方にガットクレーンを配し、主に大分県津久見港や山口県徳山下松港で砕石及び石灰石を積載して福岡県博多港や熊本港など九州各港への輸送に従事する鋼製貨物船で、a 2 船長及びa 1 受審人ほか3人が乗り組み、石灰石約1,450トン積載し、船首3.8メートル船尾5.0メートルの喫水をもって、令和4年3月24日08時50分津久見港を発し、博多港に向かった。

a 1 受審人は、17時00分福岡県妙見埼北方沖合でa 2 船長から船橋当直を引き継ぐ際、倉良瀬戸を通航せずに大島北方沖を航行した後に福岡湾口へ向けて南下することを指示され、1号レーダーを3海里レンジでオフセンターにより前方約5海里を探知できるコースアップ表示とし、GPSプロッターを作動させ、単独で操船に

当たった。

a 1 受審人は、17時10分頃GPSプロッターが表示海域の切替え中に不具合を起こして映らなくなったことを知ったものの、まだ日没前であったので、目視で周囲を確認しながら大島北方沖に向けて西行を続けていたところ、前路に認めた北上中の貨物船を、間違っ大島西方から回り込んで北上してきたものと判断するとともに、左舷方に視認していた地ノ島を大島と勘違いし、もう少しで福岡湾口に向けて南下を開始する大島北方沖の転針点になると考えていたため、17時39分倉良瀬灯台から045度（真方位、以下同じ。）1.60海里の地点に達したとき、左転して南下を開始した。

しばらくしてa 1 受審人は、右舷方に灯台を認め、すでに表示が正常に戻っていたGPSプロッターで確認したところ、同灯台が倉良瀬灯台であることを知り、間違っ倉良瀬戸に向けて南下していたことに気づき、a 2 船長から指示された大島北方沖に向けて反転するために右転した後、17時56分僅か過ぎ倉良瀬灯台から249度1.10海里の地点で、針路を335度に定めて自動操舵とし、11.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、大島の東側を進行した。

定針したとき、a 1 受審人は、船首方1,350メートルのところに存在する沖ノ瀬に向首する状況となったが、右舷船首方の漁船の動向に気を取られ、正常に作動を再開したGPSプロッターを拡大表示して沖ノ瀬との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、このことに気付かなかった。

こうして、a 1 受審人は、沖ノ瀬に向首していることに気付かずに続航し、18時00分倉良瀬灯台から282度1.35海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、沖ノ瀬に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力1の西北西風が吹き、潮候は下げ潮の末期に当たり、視界は良好であった。

a 2 船長は、自室で休憩中、大きな衝撃を感じて昇橋し、事後の措置に当たった。

乗揚の結果、左舷船首部船底に亀裂を伴う擦過傷を生じたが、のちに修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、倉良瀬戸北部において、同瀬戸で反転して北上する際、船位の確認が不十分で、沖ノ瀬に向首進行したことによって発生したものである。

a 1 受審人は、倉良瀬戸北部において、誤って航過しようとしていた同瀬戸で反転して北上する場合、沖ノ瀬の存在を知っていたから、正常に作動を再開したGPSプロッターを拡大表示して沖ノ瀬との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、右舷船首方の漁船の動向に気を取られ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、沖ノ瀬に向首進行して乗り揚げの事態を招き、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2号を適用して同人の五級海技士（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3月14日

門司地方海難審判所

審判官 栗原和栄