

令和5年長審第5号

裁 決
貨物船A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、理事官川西篤史出席のうえ審理し、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4年8月4日23時53分少し前
長崎県肥前大島港北東方沖合
- 2 船舶の要目
船種 船名 貨物船A
総トン数 499トン
全 長 74.20メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 1,323キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

Aは、平成19年8月に進水した全通二層甲板船尾船橋型の鋼製貨物船で、上甲板に設けた3層の船室の最上層に操舵室を配し、同室前部中央に操舵スタンドがあり、同スタンドの左舷側にレーダー2台が、右舷側に電子海図システム、AIS受信機、機関遠隔操縦装置及びGPSプロッターがそれぞれ設置されていた。

また、a受審人は、平素、手動操舵中にレーダー及びGPSプロッターの各画面を見る際、一時的に自動操舵に切り換え、操舵スタンドを離れていた。

(2) 寺島水道及び肥前大島港の状況等

寺島水道は、長崎県端ノ島^{はし}、大島及び寺島の各東岸と同県西彼杵^{にしそのぎ}半島西岸との間にある最狭部の幅が約800メートルの水道で、大島東岸には肥前大島港が位置し、同港北側には造船所が、端ノ島南端の南方約520メートル沖合には中ノ曾根灯浮標が、同島南端の南南西方約360メートル沖合には沖ノ曾根と称される浅所がそれぞれあり、海図W1235には、上げ潮流が北方に向かって流れることが表示されていた。

また、造船所は、同所敷地内東側に南北方向に延びる建造ドックを配し、同ドックをまたいで移動する門型クレーン及び建造ドック西側に隣接する北に面した岸壁のエプロンに東西方向に敷いた長さ約330メートルのクレーン走行レール（以下「走行レール」という。）の上を移動するクレーン（以下「移動クレーン」という。）を設置していた。

そして、a受審人は、移動クレーンが走行レール東端にあるのを複数回見ていたことから、同クレーンが走行レール東端に固定され

ているものと考え、平素、目視のみにより造船所に向かって入航する際、移動クレーンを船首目標としていた。

(3) 経歴等

a 受審人は、昭和50年に海技免状を取得し、昭和53年内航船に航海士として乗り組むようになり、約13年間の航海士を経て、平成3年から平成29年まで内航船の船長職を執り、毎年複数回端ノ島南方沖合を西行して造船所敷地内の岸壁に着岸していた。

その後、a 受審人は、約4年間の陸上勤務を経て、令和3年9月に初めてAに船長として乗船し、同年11月造船所の岸壁に着岸したのち、更に1回着岸していた。

(4) 端ノ島周辺海域における航海計画の状況

a 受審人は、Aで初めて造船所に向けて航海を始める前、海図、水路誌及び潮汐表で水路調査を行い、端ノ島東方沖合までの針路線を海図に記入するとともにGPSプロッターに入力し、同沖合を南下したのち右転し、走行レーン東端に向けて250度（真方位、以下同じ。）の針路とし、中ノ曾根灯浮標と沖ノ曾根の間の水路を同灯浮標に寄って通過することにより沖ノ曾根を避ける計画を立て、海図に針路線を記入していた。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか4人が乗り組み、鋼製厚板1,777トンを積載し、船首3.65メートル船尾4.90メートルの喫水をもって、令和4年8月2日01時40分千葉県木更津港を発し、肥前大島港北側の造船所に向かった。

a 受審人は、翌々4日19時30分佐賀県加部島北東方沖合で一等航海士と単独の船橋当直を交替し、GPSプロッター及びレーダー2台をそれぞれ作動させ、九州西方沖合を平戸瀬戸^{かべ}経由で南下し

た。

a 受審人は、端ノ島東方沖合に至って減速しながら南下を続け、同島南東岸沖合に達して右転を開始し、23時49分半少し前端ノ島四等三角点（以下「端ノ島三角点」という。）から156.5度190メートルの地点で、移動クレーンがAと沖ノ曾根を結ぶ線の延長線上にあることを知らず、船首を同クレーンの明かりに向けて針路を250度に定め、折からの潮流によって右方へ1度圧流され、2.4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。

定針したとき、a 受審人は、沖ノ曾根まで370メートルとなり、その後沖ノ曾根に向首接近する状況であったが、移動クレーンの明かりに船首を向けて250度の針路とすれば、目視だけで無難に航行できるものと思い、GPSプロッターで沖ノ曾根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、このことに気付かなかった。

こうして、a 受審人は、沖ノ曾根に向首したまま、機関の後進テストを2回繰り返したのち増速を開始して続航し、23時53分少し前端ノ島三角点から223.5度410メートルの地点において、Aは、原針路のまま、3.8ノットの速力となったとき、沖ノ曾根に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力1の東南東風が吹き、視界は良好で、潮候は上げ潮の末期に当たり、乗揚地点付近には北方に向かう微弱な潮流があった。

乗揚の結果、船底外板に凹損などを生じたが、のち修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、夜間、肥前大島港北東方沖合において、造船所に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、沖ノ曾根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、肥前大島港北東方沖合において、造船所に向けて端ノ島南方沖合を西行する際、沖ノ曾根の所在を承知していたから、沖ノ曾根に向首進行することのないよう、GPSプロッターで沖ノ曾根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、移動クレーンの明かりに船首を向けて250度の針路とすれば、目視だけで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、沖ノ曾根に向首進行して沖ノ曾根に乗り上げる事態を招き、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5年10月4日

長崎地方海難審判所

審判官 八 田 一 郎