令和４年長審第７号

裁　　決

貨物船Ａ乗揚事件

受　　審　　人　　a

職　　名　Ａ船長

海技免許　三級海技士（航海）

受　　審　　人　　b

職　　名　Ａ二等航海士

海技免許　四級海技士（航海）（旧就業範囲）

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ｂの四級海技士（航海）の業務を１か月停止する。

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９月２日００時５８分半僅か過ぎ

平戸瀬戸

２　船舶の要目

船 種 船 名　貨物船Ａ

総トン数　４９９トン

全　　長　７４．４８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、設備及び操縦性能

Ａは、令和３年４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船橋を配し、船橋前部中央に操舵スタンド、その右舷側に機関遠隔操縦装置、左舷側に電子海図システム及びレーダー２台、同システムの船首方にＧＰＳプロッター、前方窓中央付近の天井近くに舵角指示器をそれぞれ備え、同前部左舷天井に船首方を撮影するカメラを設置し、同カメラで撮影した映像を各船員室に備え付けたテレビに表示していた。

海上試運転成績書によれば、操縦性能は、１０．３ノットの対水速力で進行中、舵中央から右舵３０度、右舵３５度から舵中央及び右舵３５度から左舵３０度をそれぞれとったときの各転舵所要時間が６秒、７秒及び１３秒、１１．５ノットの対水速力で進行中、舵中央から右舵３５度をとったとき、回頭角が６０度及び９０度となるのに要する各時間が３４秒及び４６秒、旋回径が２３３メートルであった。

(2)　関係人の経歴等

ア　ａ受審人

ａ受審人は、令和３年５月１２日からＡに一等航海士として乗船し、同年８月１４日から船長職を執り、平素、航海計画を立てると、計画した針路線を海図に記入するとともに電子海図に入力していた。

また、ａ受審人は、本件発生当時、船橋当直を、００時から０４時及び１２時から１６時をｂ受審人が、０４時から０８時及び１６時から２０時を一等航海士が、０８時から１２時及び２０時から２４時を自らがそれぞれ単独で行う３直４時間交替制としていた。

イ　ｂ受審人

ｂ受審人は、昭和５５年に乙種一等航海士免許を取得して内航船に三等航海士として乗り組み、その後、約７年間の航海士を経て、昭和６２年から平成１７年まで船長職を執り、翌１８年からは休暇取得のために下船する航海士の代行として乗船勤務を続け、令和３年８月２３日からＡに二等航海士として乗船していた。

また、ｂ受審人は、平素、舵輪を回す手の感覚に頼って操舵を行い、狭い海域で針路を転じるときには、舵角２０度ないし２５度をとるつもりで舵輪を約４０度回し、回頭を始めた直後に回頭角速度を抑える目的で舵を回頭方向と反対となる方向に回し、同角速度の減少状況を目視及びレーダーにより把握しながら、さらに舵輪を回すことにより行っていた。

(3)　平戸瀬戸北口付近の状況

平戸瀬戸は、南北に延び、西側の長崎県平戸島北部と東側の九州本土とを隔てる長さ約２海里の狭水道で、同瀬戸北口の東側には広瀬と呼称される岩小島があり、同小島南西端から南西方約１５０メートル沖合にかけて干出浜が延び、同干出浜の上に導流堤が築造され、同導流堤の南西端に広瀬導流堤灯台が、同北東端付近に広瀬灯台がそれぞれ設置され、広瀬及び導流堤の南方海域が東水道と呼称されていた。

また、東水道は、広瀬導流堤灯台南南東方約３３０メートルの対

岸に牛ケ首と呼称される円すい形の埼があり、牛ケ首の周囲には幅２０メートルないし８０メートルの干出浜が存在し、同干出浜西端付近に平戸牛ケ首灯台が、同西端から北端にかけて消波ブロックが、同灯台北東方約４００メートル沖合に鴨瀬灯浮標がそれぞれ設置されていた。

(4)　本件発生に至る経緯

Ａは、ａ、ｂ両受審人ほか３人が乗り組み、空倉のまま、船首２．０５メートル船尾３．７０メートルの喫水をもって、令和３年９月１日１５時３０分熊本県長洲（ながす）港を発し、岡山県水島港に向かった。

ａ受審人は、出港操船を終えて一等航海士に船橋当直を委ねて一旦降橋したのち、１９時３０分再び昇橋して一等航海士と船橋当直を交替し、長崎半島南方沖合を西行したのち、同半島及び西彼杵（にしそのぎ）半島それぞれの西方沖合を平戸瀬戸に向けて北上し、２３時３０分長崎県黒島南東方沖合に至り、昇橋したｂ受審人に船橋当直を委ねて降橋した。

ｂ受審人は、航行中の動力船を示す法定灯火を表示し、レーダー１台、ＧＰＳプロッター及び電子海図システムをそれぞれ作動させ、黒島東方沖合及び同島北方沖合を平戸瀬戸に向けて北上した。

ａ受審人は、自室で、前示テレビに表示した映像などで船首方の様子を時々見ながら過ごし、翌２日００時４０分半少し過ぎ平戸牛ケ首灯台から１９４．５度（真方位、以下同じ。）３．１海里の地点に達したとき、間もなく平戸瀬戸に至る状況となり、同瀬戸が狭い水路に該当し、昇橋して自ら操船指揮を執らなければならないことを認識していたが、周囲には航行の支障となる他船が見当たらず、長い船長経験を有するｂ受審人に船橋当直を任せておけば無難に航行できると思い、昇橋して自ら操船指揮を執らなかった。

ｂ受審人は、００時５１分平戸大橋下を通過したのち、平戸瀬戸を北上し、００時５６分半僅か過ぎ平戸牛ケ首灯台から２１０．５度５２０メートルの地点で、針路を００９度に定め、機関を回転数毎分２３０にかけ、１１．２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。

ｂ受審人は、航海計画に従って続航し、００時５７分僅か過ぎ平戸牛ケ首灯台から２１９．５度３７５メートルの地点に至り、前示東水道を０４７度の針路で航行する目的で右舵２０度をとり、右回頭を始めたのを認め、舵輪を左方に回したのち、船位を確認するために舵輪から手を離し、レーダーに近寄って同レーダーの画面を見始めた。

ｂ受審人は、右転を開始したとき、牛ケ首西岸まで４１０メートルとなり、舵輪を左方に回したのちも右舵がとられた状態で同岸に向かって進行する状況であったが、舵を中央に戻しているものと思い、舵角指示器を見るなど、舵角の確認を十分に行わなかったので、このことに気付かなかった。

こうして、ｂ受審人は、右舵がとられた状態に気付かないまま牛ケ首西岸に向かって続航し、レーダー画面で牛ケ首の映像の方位変化を見ていたところ、００時５８分半回頭角速度が減少しないことに気付き、左舵一杯となるよう舵輪を操作したものの、及ばず、００時５８分半僅か過ぎ平戸牛ケ首灯台から０３６．５度４５メートルの地点において、Ａは、船首が０６３度を向き、１０．０ノットの速力となったとき、同西岸の消波ブロックに乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力３の南風が吹き、視界は良好で、潮候は上げ潮の中央期であった。

ａ受審人は、自室で就寝中、衝撃を感じて昇橋し、乗揚の事実を

知って事後の措置に当たった。

乗揚の結果、Ａは、球状船首及び船底外板に亀裂を伴う凹損などを生じたが、のち修理され、牛ケ首西岸の消波ブロックは、コンクリートに欠損を生じた。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、夜間、平戸瀬戸において、北上中、東水道に向けて右転する際、舵角の確認が不十分で、牛ケ首西岸に向かって進行したことによって発生したものである。

運航が適切でなかったのは、平戸瀬戸を通航するに当たり、船長が自ら昇橋して操船指揮を執らなかったことと、船橋当直者が舵角の確認を十分に行わなかったこととによるものである。

ｂ受審人は、夜間、平戸瀬戸において、北上中、手動操舵により東水道に向けて右転する際、牛ケ首南西方沖合で右舵をとったのち、回頭角速度を抑えるために舵輪を左方に回した場合、右舵がとられた状態のままになると、右回頭を続け、牛ケ首西岸に進行して乗り揚げるおそれがあったから、右舵がとられた状態のままとならないよう、舵角指示器を見るなど、舵角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、平素のとおりに舵を中央に戻しているものと思い、舵角の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、右舵がとられた状態に気付かないまま牛ケ首西岸に向かって進行し、同西岸の消波ブロックへの乗揚を招き、船体及び牛ケ首西岸の消波ブロックにそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のｂ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四級海技士（航海）の業務を１か月停止する。

ａ受審人は、夜間、平戸瀬戸において、同瀬戸を北上する場合、平戸瀬戸が狭い水路に該当することを認識していたのだから、無難に航行できるよう、昇橋して自ら操船指揮を執るべき注意義務があった。しかるに、同人は、周囲には航行の支障となる他船が見当たらず、長い船長経験を有するｂ受審人に船橋当直を任せておけば無難に航行できるものと思い、昇橋して自ら操船指揮を執らなかった職務上の過失により、ｂ受審人が舵角の確認を十分に行わず、右舵がとられた状態で右転を続けていることに気付かないまま牛ケ首西岸に向かって進行し、同西岸の消波ブロックに乗り揚げる事態を招き、前示の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１１月１５日

長崎地方海難審判所

審 判 官　　八　　田　　一　　郎