

Y, , 令和 6 年仙審第 3 号

裁 決
巡視船 A 乗揚事件

受 審 人 a

職 名 A 船長

海技免許 一級海技士（航海）

受 審 人 b

職 名 A 航海長

海技免許 一級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官大野徹二出席のうえ審理し、
次のとおり裁決する。

主 文

受審人 b の一級海技士（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 5 年 1 月 1 8 日 0 6 時 3 1 分

新潟県椎谷鼻西方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 巡視船 A

総 ト ン 数 3, 1 3 3 トン

全 長 1 0 5 . 4 0 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1 1, 7 6 8 キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、平成元年1月に進水し、船体中央部前方寄りに3層の甲板室及び同後方寄りに回転翼航空機の格納庫を配して、船体中央部水線下の両舷外板前後部にフィンスタビライザーを装備する、バウスラスト及び4翼可変ピッチプロペラ（C P P）を備えた2機2軸2舵の鋼製巡視船で、船体の上層から順に上部船橋甲板、航海船橋甲板、船橋甲板、船首楼甲板、上甲板及び下甲板を設け、上部船橋甲板に望遠カメラを装備し、航海船橋甲板前部に操舵室を、船橋甲板右舷前部に船長室及び同後部に通信室を、船首楼甲板及び上甲板に船室等を、下甲板中央部に補機室及び主機室をそれぞれ配置していた。

操舵室は、その前面が船首端から約32メートル後方に位置し、前部に操船区画を、左舷中央部に機関監視区画を、中央部に海図区画を、後部中央に航空機からの映像及び各監視装置の情報を基に対処方針を立案する区画を、右舷後部に航空管制区画をそれぞれ設けていた。

操船区画は、前面壁上部にバウスラスト翼角指示器、C P P翼角指示計、舵角指示器等を、前面窓に接した中央部の両端付近にジャイロレピーターコンパスを、同中央部に遠方から近傍まで広範囲にわたる海上を撮影して記録する遠隔監視採証装置、機関遠隔操縦装置、バウスラスト制御装置、電子海図情報表示装置等が組み込まれ

たコンソールを、同コンソール後方に操舵スタンド及び同スタンドの両舷にレーダー２台のほか、船舶自動識別装置（ＡＩＳ）、簡易型航海情報記録装置（ＶＤＲ）、設定値より浅い水深になると警報音が発せられる音響測深機等をそれぞれ装備していた。

海上運転試験成績書（船体部）によると、船首喫水４．７９４メートル船尾喫水４．８４８メートル、排水量３，７３７．０６トンの状態で、両舷主機出力負荷を４分の４としてＣＰＰ翼角３５．０度及び２２．５０ノットの速力で前進中に左舵３５度又は右舵３５度を令した左旋回の最大縦距及び最大横距が２８９．１２メートル及び３１０．５５メートル、右旋回の同縦距及び同横距が２８２．４１メートル及び３０４．３２メートル、同状態で、２１．８０ノットの速力で前進中に両舷のＣＰＰ翼角０度を令して２ノットまで減速する際の所要時間が３分１秒及び航走距離が７８２．１８メートルであった。

(2) 椎谷鼻等

椎谷鼻は、新潟県柏崎港北方約７海里に位置し、海岸段丘に、白塔形の灯高６４メートル、光達距離２１海里、明弧０３５度（真方位、以下同じ。）から２０９度、灯質単閃白光毎１５秒に１閃光の椎谷鼻灯台が設置されているほか、付近水域に、２メートル及び５メートルの各等深線で囲まれた浅水域、暗岩、浅瀬等（以下「浅所」という。）の存在が海図Ｗ１１８０佐渡海峡及付近に示されていた。また、その海図には、注意として「浅瀬などの周辺には他にも未発見の浅瀬などが存在することがありうるので注意のこと。」と記載されていた。

(3) 関係人の経歴等

ア a 受審人

(省略)

イ b 受審人

(省略)

(4) 船橋当直体制等

a 受審人は、船橋当直を 00 時から 04 時まで及び 12 時から 16 時までの運航指揮の責任者として主任航海士に担当者の航海士及び航海士補を、04 時から 08 時まで及び 16 時から 20 時までの同責任者として b 受審人に担当者の航海士補 2 人を、08 時から 12 時まで及び 20 時から 24 時までの運航指揮の責任者として首席航海士に担当者の主任航海士 2 人及び航海士補を就かせて入直する体制を編成した当直配置表で船務を統括し、船橋当直者を入直時刻の約 30 分前に昇橋させて船橋当直の交替を行わせていた。

また、A では、回転翼航空機の運用、訓練、船体の異常、通常の哨戒中であつても不審船を発見するなどの異常事態が生じた際、^{しょう}航海長又は運航指揮の責任者から船長に状況報告が行われ、船長が昇橋して指揮を執り、それ以外の通常の哨戒中、航海に関する航路標識の消灯等が発見されれば、運航指揮の責任者から航海長に状況報告が行われ、航海長が状況を判断した上で、船長に状況報告が行われていた。

(5) 本件発生に至る経緯

A は、a、b 両受審人ほか 31 人が乗り組み、通常の哨戒の目的で、船首 4.80 メートル船尾 5.45 メートルの喫水をもって、令和 5 年 1 月 17 日 12 時 50 分新潟港の岸壁を発し、2 日間の予定で柏崎港北方沖合に向かった。

発航するにあたり、a 受審人は、哨戒予定水域の沿岸周辺水域に浅所がありうるものと認識していたが、職種別に各責任者及び各担

当者を示した当直配置表で船務全般を統括できており、これまで哨戒中に不安を覚えたことがなかったことから、操船指揮を執る事態が生じれば報告を受けられるものと思い、同沿岸周辺水域の離岸距離を明示させたり海図に自船の喫水を考慮した避険線を朱書きさせて危険水域を把握させたりするなど、b 受審人に対し、哨戒中における具体的な指示を行わなかった。

a 受審人は、自身の監督下、後任を育成するための一環として b 受審人に出港操船を行わせて港外に至り、周囲の安全を確かめた上で、b 受審人に船橋当直を委ねて降橋し、操船指揮を執る事態に備えて自室で待機した。

A は、運航指揮の各責任者及び各担当者が船橋当直をそれぞれ交替して船務に当たるなか、翌 18 日 01 時 25 分柏崎港北方沖合で、新潟港への入港時刻に伴う時間調整を兼ね、両舷 C P P 翼角をほぼ 0 度並びに左舷舵を右舵 30 度及び右舷舵を左舵 30 度とし、各事態に対応できる態勢を維持しながら哨戒を続けた。

b 受審人は、03 時 30 分柏崎港北方沖合で、航海士補 2 人と共に昇橋して前直の主任航海士から船橋当直を引き継ぎ、長距離及び短距離の各レンジとしたノースアップ表示の各レーダーを、等深線及び水深を未表示とした電子海図情報表示装置を、警報音を消去した音響測深機をそれぞれ作動させながら船務に当たった。

05 時 50 分 b 受審人は、前示沖合で、航海士補から椎谷鼻灯台の灯光が消灯した状態である旨の報告を受けたものの、同灯台付近に、オレンジ色の明かりを視認したことから、椎谷鼻灯台の灯光の状態を確かめた上で、新潟海上保安部（以下「保安部」という。）に携帯電話で知らせ、その後、a 受審人に同灯台の状況報告を行うこととして船務を続けた。

ところで、b 受審人は、A より小型の巡視船の航海長職に就いていた際、椎谷鼻付近水域における航行経験を多数回有していたことから、同鼻付近水域に浅所がありうるものと認識していたほか、電子海図情報表示装置の諸情報よりもレーダーによる測定距離が正確であり、レーダーで椎谷鼻から半径約 1,000 メートルの離岸距離を保てば、A の喫水を考慮した安全水域であるものと考えていた。

06 時 12 分 b 受審人は、椎谷鼻灯台から 308 度 2.38 海里的の地点で、遠隔監視探証装置及び操舵スタンドに航海士補をそれぞれ就け、同灯台の灯光の状態を同装置で確かめることとし、コンソール後方に立ち、左舷舵及び右舷舵の各舵角を解除させ、手動操舵によって船首を 169 度に向け、両舷 C P P 翼角を前進 10 度に令して柏崎港北方沖合を発進し、レーダーで椎谷鼻との離岸距離を測定しながら同鼻への接近を開始した。

06 時 24 分 b 受審人は、椎谷鼻灯台から 304 度 1,550 メートルの地点で、船首を 131 度に向け、両舷 C P P 翼角を前進 15 度及び 10.0 ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で航行していたところ、航海士補から遠隔監視探証装置でも同灯台の灯光が消灯した状態である旨の報告を受けたものの、椎谷鼻灯台のレンズに不具合を生じていることも考えられることから、目視で同灯台の灯光の状態を確かめるため、椎谷鼻との離岸距離を各航海士補に知らせないまま、同鼻への接近を続けた。

06 時 25 分 b 受審人は、椎谷鼻灯台から 303 度 1,250 メートルの地点に達し、同灯台の灯光が消灯した状態であったことを認めたとき、椎谷鼻付近水域に浅所がありうるものと認識していたが、船位を把握しており、柏崎港北方沖合でもほとんど圧流されなかったことから、漂泊を開始しても舵角を調整すれば安全水域にと

どまることができるものと思い、両舷ＣＰＰ翼角を後進に令して同鼻付近水域から退避するなど、椎谷鼻への接近を回避する措置をとらなかった。

こうして、b受審人は、０６時２７分椎谷鼻灯台から２９８度８４０メートルの地点で、船首を１７４度に向け、両舷ＣＰＰ翼角をほぼ０度並びに左舷舵を右舵３０度及び右舷舵を左舵３０度として漂泊を開始し、その後折からの北西寄りの波浪により０８９度方向に１．２ノットの速力で椎谷鼻付近に向けて圧流されるなか、遮光カーテンで仕切られた海図区画に赴き、保安部と通話していたところ、０６時３１分椎谷鼻灯台から３０４度７００メートルの地点において、Aは、船首が１７３度を向き、１．３ノットの速力となったとき、椎谷鼻付近水域の浅所に乗り揚げた。

当時、天候は雨で風力６の北西風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

a受審人は、自室で休息中に衝撃を感じて昇橋し、b受審人から乗揚げの報告を受けて事後の措置に当たった。

乗揚げの結果、曳船^{えい}によって離礁し、新潟港に引き付けられ、左舷推進器翼に折損、曲損を、右舷推進器翼に曲損を、両舷舵板に凹損を、左舷ビルジキールに曲損を、左舷前後部のフィンスタビライザーの翼部に脱落を、左舷船底外板に凹損等を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚げは、哨戒中、夜間、椎谷鼻西方沖合において、椎谷鼻灯台の灯光が消灯した状態であった際、同鼻への接近を回避する措置をとらず、椎谷鼻付近水域で漂泊を開始し、同鼻付近に向けて圧流され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、船長が、発航するにあたり、航海長に対し、哨戒中における具体的な指示を行わなかったことと、航海長が、椎谷鼻灯台の灯光が消灯した状態であったことを認めた際、椎谷鼻への接近を回避する措置をとらなかったこととによるものである。

b 受審人は、哨戒中、夜間、椎谷鼻西方沖合において、椎谷鼻灯台の灯光が消灯した状態であったことを認めた場合、椎谷鼻付近水域に浅所がありうるものと認識していたから、両舷C P P翼角を後進に令して同鼻付近水域から退避するなど、椎谷鼻への接近を回避する措置をとるべき注意義務があった。しかし、同人は、柏崎港北方沖合でもほとんど圧流されなかったことから、漂泊を開始しても舵角を調整すれば安全水域にとどまることができるものと思い、椎谷鼻への接近を回避する措置をとらなかった職務上の過失により、同鼻付近水域で漂泊を開始し、椎谷鼻付近に向けて圧流されて同鼻付近水域の浅所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一級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

a 受審人は、柏崎港北方沖合に向けて新潟港を発航する場合、哨戒予定水域の沿岸周辺水域に浅所がありうるものと認識していたから、同沿岸周辺水域の離岸距離を明示させたり海図に自船の喫水を考慮した避險線を朱書きさせて危険水域を把握させたりするなど、b 受審人に対し、哨戒中における具体的な指示を行うべき注意義務があった。しかし、a 受審人は、職種別に各責任者及び各担当者を示した当直配置表で船務全般を統括できており、これまで哨戒中に不安を覚えたことがなかったことから、操船指揮を執る事態が生じれば報告を受けられるものと思い、b 受審人に対し、哨戒中における具体的な指示を行わなかった職務上の

過失により、哨戒中、夜間、椎谷鼻付近水域の浅所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 6 年 1 2 月 1 9 日

仙台地方海難審判所

審判官 永 木 俊 文