

令和6年広審第1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、理事官岸尾光一及び同官江頭英夫出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人aの四級海技士（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5年6月13日14時44分半僅か前  
山口県佐合島南岸

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A  
総 ト ン 数 342トン  
全 長 51.95メートル  
機関の種類 ディーゼル機関  
出 力 736キロワット

### 3 事実の経過

Aは、船橋前部中央に操舵スタンド、右舷側にGPSプロッター及び機関遠隔制御装置、左舷側にレーダー及び電子海図システムをそれぞれ備え、船首端から39メートル後方、左舷舷側から1メートル右方の船橋上部にGPSアンテナを設置し、第一種船橋航海当直警報装置（以下「当直警報装置」という。）を装備した船尾船橋型鋼製の液体化学薬品ばら積船で、a受審人ほか5人が乗り組み、空倉のまま、船首1.2メートル船尾3.0メートルの喫水をもって、令和5年6月13日11時20分広島県廿日市市に所在する専用棧橋を発し、上関海峡を経由する予定で、山口県徳山下松港に向かった。

a受審人は、13時50分山口県柳井港南東方沖合で、二等航海士と交替して単独で船橋当直に就き、レーダー、GPSプロッター及び当直者の動きを感知しないと警報を発する時間間隔を3分に設定した当直警報装置を作動させ、操舵スタンド後方に立って操船に当たり、右舷ウイングで塗装作業用の養生テープが残っていることを認め、14時35分半僅か前亀岩灯標から114度（真方位、以下同じ。）1.29海里の地点で、針路を303度に定めて自動操舵とし、11.7ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、周囲に航行の支障となる他船を見掛けなかったことから、亀岩灯標を左舷正横に見る転針予定地点まで時間に余裕があると判断し、塗装作業用の養生テープを剥がすため右舷ウイングで作業を始め、14時41分半僅か前亀岩灯標から059度420メートルの地点に達したとき、佐合島南岸まで1,080メートルとなり、その後同岸に向首接近する状況となったが、養生テープを剥がす作業をすることに気をとられ、亀岩灯標との相対位置関係を確かめるなど、船

位の確認を十分に行わなかったので、この状況に気付かなかった。

a 受審人は、当直警報装置の警報が発せられないまま転針予定地点を通過して佐合島南岸に向首続航し、14時44分少し過ぎ船首至近に同島を認め、左舵一杯及び機関を中立運転としたものの、効なく、14時44分半僅か前亀岩灯標から325度980メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、佐合島南岸の干出浜に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力2の南東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船首部船底外板に亀裂を伴う凹損等を生じたが、来援した引船に引き下ろされ、後に修理された。

#### （原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、上関海峡北方沖合において、同海峡を経由して徳山下松港に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、佐合島南岸に向首進出したことによって発生したものである。

a 受審人は、上関海峡北方沖合において、同海峡を経由して徳山下松港に向けて航行する場合、佐合島南岸に乗り揚げることのないよう、亀岩灯標との相対位置関係を確認するなど、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、養生テープを剥がす作業することに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、佐合島南岸に向首接近する状況に気付かないまま進行して同岸への乗揚を招き、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。

よって主文のとおり裁決する。

令和6年6月12日

広島地方海難審判所

審判長 審判官 井 手 則 義

審判官 永 本 和 寿

審判官 岩 崎 欣 吾