

令和6年広審第20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）
補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官上羽直樹出席のうえ審理し、
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 事件発生の日時時刻及び場所

令和5年3月21日07時47分半僅か前
広島県箱島東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A
総 ト ン 数 499トン
全 長 67.80メートル
機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,471キロワット

3 事実の経過

(1) 設備

Aは、船尾船橋型鋼製の貨物船兼砂利運搬船で、船橋前部中央に電子海図システムを組み込んだ操舵スタンド、その右舷側に機関遠隔操縦装置及びバウスラスタ―遠隔操縦装置、左舷側にGPSプロッター及びレーダー2台をそれぞれ備え、船首端から55メートル後方、左舷側から3メートル右方の船橋上部にGPSアンテナを設置していた。

(2) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか5人が乗り組み、重晶石1,500トンを積載し、船首3.7メートル船尾4.8メートルの喫水をもって、令和5年3月20日12時00分阪神港大阪第2区を発し、23時50分愛媛県大三島北方沖合で着岸時刻調整のため錨泊したのち、翌21日06時55分同沖合を発進し、大崎瀬戸を経由する予定で、広島県大西港に向かった。

ところで、a受審人は、箱島東方沖合を航行した経験が10回程度あり、同沖合には、南北約400メートル東西約350メートルの範囲に水深2メートル以浅の浅所（以下「箱島浅所」という。）が存在していることを承知していた。

a受審人は、電子海図システム、GPSプロッター及びレーダー2台を作動させ、単独の船橋当直に当たり、大崎瀬戸を南下し、07時42分僅か前鯉崎港盛谷3号防波堤灯台（以下「盛谷灯台」という。）から269度（真方位、以下同じ。）300メートルの地点で、針路を221度に定め、9.1ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

定針したとき、a 受審人は、箱島浅所まで 1,450 メートルとなり、その後同浅所に向首して接近する状況となったが、箱島との距離を目測して箱島浅所の沖合を無難に航行できるものと思い、電子海図システムで同浅所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、この状況に気付かなかった。

こうして、a 受審人は、箱島浅所に向首したまま続航し、07 時 47 分半僅か前盛谷灯台から 22.9 度 1,740 メートルの地点において、A は、原針路及び原速力のまま、同浅所に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力 1 の東北東風が吹き、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、船首部船底外板に擦過傷を生じたが、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、箱島東方沖合において、大西港に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、箱島浅所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、箱島東方沖合において、大西港に向けて航行する場合、箱島浅所に乗り揚げることのないよう、電子海図システムで同浅所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、箱島との距離を目測して箱島浅所の沖合を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、同浅所に向首して接近する状況に気付かないまま進行して箱島浅所への乗揚を招き、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 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11月27日

広島地方海難審判所

審判官 井 手 則 義