

令和6年那審第6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）
補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官中山国夫出席のうえ審理し、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 of 年月日時刻及び場所

令和5年6月27日04時33分少し前

沖縄県平良港北方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 8,704トン

全 長 154.63メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 11,040キロワット

3 事実の経過

Aは、令和4年2月に進水し、沖縄県那覇港、平良港及び同県石垣港間の定期航路に就航する船首船橋型鋼製ロールオン・ロールオフ貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、同部右舷側に機関遠隔操作盤を、同部左舷側に電子海図情報表示装置（以下「ECDIS」という。）、レーダー2台及びGPSプロッターを、同室前面天井に速力計をそれぞれ備え、a受審人ほか13人が乗り組み、車両85台及びコンテナ207個を積載し、船首5.74メートル船尾6.30メートルの喫水をもって、令和5年6月26日19時00分那覇港を発し、平良港に向かった。

ところで、a受審人は、平素、平良港に入港する際、平良港第1号灯浮標（以下「1号灯浮標」という。）航過前に機関長に指示を出して減速を開始したのち、約16ノットの速力で航行し、平良港第3号灯浮標（以下「3号灯浮標」という。）航過後に港口に向けて右旋回していた。

また、3号灯浮標から平良港に至る可航域の東側には、水深5メートル未満の浅所（以下「下崎浅所」という。）が点在していた。

a受審人は、翌27日04時00分平良港北西方沖合で昇橋して入港部署を発令し、ECDIS、レーダー2台及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、三等航海士を操舵に、機関長を機関操作にそれぞれ当たらせ、自ら操舵スタンド前方に立った姿勢で操船指揮を執り、平良港に向けて南下した。

a受審人は、1号灯浮標航過前に減速せず、04時29分僅か過ぎ平良港下崎北防波堤灯台（以下「平良港灯台」という。）から334度（真方位、以下同じ。）1.7海里的地点で、針路を147度

に定め、19.6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、減速しないまま転針予定地点で右旋回すると、予定針路から東側へ外れて下崎浅所に接近するおそれがあったが、平素通り機関長に減速指示を出しているものと思い、E C D I Sや速力計で速力を確認するなど、速力の確認を十分に行わなかった。この状況に気付かなかった。

こうして、a 受審人は、3号灯浮標を航過したのち、04時32分少し前平良港灯台から348度1,200メートルの地点で、港口に向けて右旋回を開始し、緩やかに右旋回しながら下崎浅所に向かって続航中、04時33分少し前平良港灯台から353度960メートルの地点において、Aは、船首が162度を向き、17.3ノットの速力となったとき、下崎浅所に乗り揚げた。

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

乗揚の結果、船底外板に凹損を伴う擦過傷を生じたが、のち修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、夜間、平良港北方沖合において、入航する際、速力の確認が不十分で、減速しないまま下崎浅所に向かって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、平良港北方沖合において、入航する場合、減速しないまま転針予定地点で右旋回すると、予定針路から東側へ外れて下崎浅所に接近するおそれがあったから、E C D I Sや速力計で速力を確認するなど、速力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、平素通り機関長に減速指示を出しているものと思い、速力の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、減速しないまま下崎浅所に向かって進行して下崎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 1 月 2 6 日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 山 本 哲 也