

令和8年長審第4号

裁 決
引船A乗揚事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A二等航海士

海技免許 三級海技士（航海）（履歴限定）

本件について、当海難審判所は、理事官丸田稔出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 を戒告する。

受審人 a 2 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7年3月18日01時40分半僅か過ぎ

平戸瀬戸北口

2 船舶の要目

船 種 船 名 引船A

総 ト ン 数 2 8 7 トン

登 録 長 3 6 . 5 4 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 2 , 3 5 3 キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、平成5年7月に進水したZ型推進装置2機を備える鋼製の引き船兼救助船で、船体中央部に操舵室を配し、同室の前部に自動操舵装置、Z型推進装置用操舵レバー、機関遠隔操縦装置等が組み込まれたコンソールを、同コンソールの左舷側上方にレーダー画面切替機能付きモニター及び右舷側上方に測深機を、中央部に船舶自動識別装置（AIS）、操縦席及び電子海図システムを、後部にレーダー2台及びGPSプロッターをそれぞれ装備していた。

操縦性能は、公試運転成績書によると、喫水が船首2.500メートル船尾3.665メートル、排水量が554.00トンの状態で、14.570ノットの対水速力で前進中、両舷の舵角を左30度又は同舵角を右30度にそれぞれ発令した際の各旋回径がいずれも約100メートルであった。

(2) 本件発生に至る経緯

Aは、a1、a2両受審人ほか5人が乗り組み、長崎港から熊本県八代港まで大型船舶をえい航する目的で、船首3.5メートル船尾4.0メートルの喫水をもって、令和7年3月17日16時30分関門港下関区を発し、平戸瀬戸を通航予定で、長崎港に向かった。

a1受審人は、レーダー2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、一等航海士を補佐に就け、17時30分関門港を出港し、船橋当直体制を、18時30分から22時30

分までの間を自身に、22時30分から02時30分までの間を
a2受審人に、02時30分から06時30分までの間を一等航海士に割り振る単独3直4時間とし、自身が入直するまでの間の船橋当直を同航海士に委ねて降橋した。

a1受審人は、18時30分玄界灘東部で昇橋して一等航海士から船橋当直を引き継ぎ、同当直に当たりながら同灘西部に至り、レーダー情報で、平戸瀬戸北口への予定到達時刻を把握し、平戸瀬戸の予定通航時間帯における潮流状況を調べ、22時30分昇橋した
a2受審人に船橋当直を引き継いで降橋した。

a2受審人は、壱岐水道に至り、同水道を航行したのち、翌18日01時25分広瀬灯台から021.5度（真方位、以下同じ。）
3.0海里の地点で、針路を長崎県平戸島東方沖合に向く205度に定めて自動操舵とし、11.4ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、西寄りの波浪による船体動揺を受けながら進行した。

a1受審人は、01時30分広瀬灯台から019.5度2.1海里の地点に達したとき、間もなく平戸瀬戸北口に到達する状況となり、平戸瀬戸が狭水道に該当することを承知していたが、同瀬戸の潮流が弱い順流であることに加え、a2受審人がAで数年間にわたり単独の船橋当直を支障なく行っていたことから、同当直に当たらせていても無難に平戸瀬戸を通航することができるものと思い、自ら昇橋して操船指揮を執らなかった。

a2受審人は、01時35分広瀬灯台から014.5度1.1海里の地点で、西寄りの波浪による船体動揺を緩和するため、平戸島東岸に接航することとし、自動操舵のまま、同操舵装置の押しボタンを操作して針路を208度に転じ、折からの潮流に乗じて11.8ノットの速力で続航した。

a 2 受審人は、平戸島東岸に接航し、01時37分広瀬灯台から007度1,340メートルの地点に達したとき、正船首の干出岩の二目まで1,330メートルのところとなり、その後二目に向首接近する状況であったが、前方からの反航船の有無を目視で確かめることに気をとられ、GPSプロッターを活用して周囲の浅所との相対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 2 受審人は、二目に向首進行し、01時40分半僅か過ぎ広瀬灯台から289度490メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力で、二目に乗り揚げ、これを乗り切った。

当時、天候は晴れで風力2の南南西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好で、付近には南西に向かう弱い潮流があった。

a 1 受審人は、自室で休息中、衝撃を感じて直通電話で操舵室に連絡し、a 2 受審人から航行に異状がない旨の報告を受け、その後、a 2 受審人と船橋当直を交替した一等航海士から同当直を引き継ぎ、長崎港に入港して仮泊しようと測深機を作動させた際、水深が表示されないことに気付き、そのことに疑問を持ちつつも、えい航を行ったのち、関門港に帰港してダイバーによる船底検査を実施した。

乗揚の結果、右舷船首部船底外板に破口を伴う曲損を、右舷中央部船底外板に擦過傷を、右舷側測深機用送受波器に脱落等をそれぞれ生じたが、同送受波器を除き、後に修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、平戸瀬戸北口において、長崎港に向けて航行中、平戸島東岸に接航した際、船位の確認が不十分で、二目に向首進行した

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、船長が、平戸瀬戸を通航する際、自ら昇橋して操船指揮を執らなかったことと、二等航海士が、平戸島東岸に接航した際、船位の確認を十分に行わなかったことによるものである。

a 1 受審人は、夜間、長崎港に向けて航行中、平戸瀬戸を通航する場合、同瀬戸が狭水道に該当することを承知していたから、自ら昇橋して操船指揮を執るべき注意義務があった。しかし、a 1 受審人は、a 2 受審人がAで数年間にわたり単独の船橋当直を支障なく行っていたことから、同当直に当たらせていても無難に平戸瀬戸を通航することができるものと思い、自ら昇橋して操船指揮を執らなかった職務上の過失により、二目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 1 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。

a 2 受審人は、夜間、平戸瀬戸北口において、長崎港に向けて航行中、西寄りの波浪による船体動揺を緩和するため、平戸島東岸に接航した場合、周囲の浅所に乗り上げることをないように、GPSプロッターを活用して周囲の浅所との相対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。しかし、同人は、前方からの反航船の有無を目視で確かめ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、二目に向首接近する状況に気付かず進行して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 2 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 8 年 7 月 2 9 日

長崎地方海難審判所

審 判 官 永 木 俊 文