

平成28年海審第4号

裁 決

押船A被押バージB乗揚事件

受 審 人 a 1

職 名 A三等航海士

海技免許 五級海技士（航海）

本件について、海難審判所は、理事官植松正出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の五級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生^の年月日時刻及び場所

平成28年4月7日01時10分

大分県保戸島東方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 押船A バージB

総トン数 418トン

全 長 29.13メートル 104.45メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 2,942キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

Aは、2機2軸2舵を備え、常時、その船首部を非自航型のBの船尾中央凹部に^{かんごう}嵌合して油圧式のピンジョイントで結合し、全長約112メートルの押船列（以下「A押船列」という。）を構成しており、専ら海砂の採取及び運搬に従事していた。

Aの操舵室は、船体前部の五層からなる甲板室の最上層に配置され、前部中央に操舵スタンド、その右舷側に主機遠隔操縦装置、左舷側に1号レーダー、2号レーダー及び音響測深機をそれぞれ備えていた。

1号レーダーは、操舵スタンドに隣接して設置され、海岸線カードによる地形情報及びGPSによる位置情報等をそれぞれ重畳表示できるようになっていた。

(2) 保戸島東方沖合の状況

保戸島は、豊後水道に面する大分県津久見湾の湾口東部に位置し、同島から北東方約1海里まで浅礁域が延びており、その北東端付近に^{たかごう}高甲岩と称する平均水面上の高さ34メートルの水上岩、同岩の南東方1.1海里のところ北ノ瀬と称する水深3メートルの浅所がそれぞれ存在し、1号レーダーには同瀬の周囲が赤色の印で表示されるようになっていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、船長a2及びa1受審人ほか4人が乗り組み、船首5.2メートル船尾6.0メートルの喫水をもって、海砂約4,000立方メートルを積載して船首4.5メートル船尾5.4メートルの喫水となったBとA押船列を構成し、平成28年4月6日11時40分佐賀県唐津港北方沖合の海砂採取地を発し、豊後水道を經由する予定

で、宮崎港に向かった。

ところで、a 2 船長は、船橋当直を航海士 3 人及び自らによる単独の 3 時間交替 4 直制とし、1 号レーダーに保戸島東方沖合では離岸距離が約 2 海里となる予定針路線を設定し、船橋当直者に対して同針線上を航行するよう指示していた。

また、a 1 受審人は、平成 27 年 11 月 A に三等航海士として乗り組み、月に 1 回ないし 2 回豊後水道を航行していたので、備えていた海図により保戸島東方沖合に北ノ瀬が存在することを承知していた。

a 1 受審人は、23 時 45 分大分県関埼北方沖合で昇橋し、23 時 50 分前直の二等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き、操舵スタンド後方に立って操船に当たり、1 号レーダーをコースアップの 3 海里レンジで中心を 1 海里後方に移したオフセンターとし、速吸瀬戸を南下した。

翌 7 日 00 時 16 分 a 1 受審人は、^{あしかばえ}海瀬婆灯台から 089 度（真方位、以下同じ。）1.7 海里の地点に至り、針路を高甲岩の東方約 2 海里に向く 160 度に定めて自動操舵とし、折からの潮流に乗じて 12.5 ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、1 号レーダーに表示された予定針線上を進行した。

定針後、a 1 受審人は、ほぼ正船首方に白 1 灯及びその前方に黄、白各 1 灯を認め、1 号レーダーで自船より速力が遅い同航の引船列（以下「同航引船列」という。）であることを知り、00 時 51 分少し前高甲岩灯台から 015 度 3.3 海里の地点で、同航引船列まで約 1 海里となり、左舷船首方に左舷を対して航過する態勢の反航船の灯火も認めていたので、同航引船列の右舷側を追い越すこととし、手動操舵に切り替え、針路を 181 度に転じて続航した。

転針後、a 1 受審人は、1号レーダーに表示された赤色の印により、北ノ瀬に向首していることが分かったので、同瀬に近づく前に左転して予定針路線に寄せるつもりで、左舷前方となった同航引船列の灯火を見ながら進行した。

a 1 受審人は、01時05分少し過ぎ高甲岩灯台から075度1,470メートルの地点に達したとき、北ノ瀬まで1.0海里となり、同瀬に向首したまま接近する状況であったが、左舷前方の同航引船列との航過距離を確かめることに気をとられ、1号レーダーに表示された北ノ瀬との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ため、この状況に気付かずに続航した。

こうして、A押船列は、北ノ瀬に向首したまま進行中、01時10分高甲岩灯台から137度1.1海里の地点において、原針路及び原速力で、北ノ瀬に乗り揚げ、これを乗り切った。

当時、天候は雨で風力2の北西風が吹き、潮候はほぼ低潮時に当たり、潮高は約20センチメートルで、付近海域には南南東方に向かう強い潮流があった。

a 2 船長は、自室で休息中、機関当直中の二等機関士からBの船首部に浸水を認めた旨の報告を受けて昇橋し、1号レーダーに表示された航跡を見て乗揚の事実を知り、その浸水状況から大分県佐伯湾に錨泊し、搭載艇による退船を指示した。

乗揚の結果、Bの左舷船首部船底外板に破口を生じて浸水し、佐伯湾に錨泊中、AとBが嵌合した状態のまま転覆し、後に解撤された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、大分県保戸島東方沖合において、宮崎港に向け航

行中、船位の確認が不十分で、北ノ瀬に向首進行したことによって発生したものである。

a 1 受審人は、夜間、保戸島東方沖合において、宮崎港に向け航行する場合、同沖合に北ノ瀬が存在することを承知していたのであるから、同瀬に向首したまま進行することのないよう、1号レーダーに表示された同瀬との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。ところが、同人は、左舷前方の同航引船列との航過距離を確認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、北ノ瀬に向首したまま接近していることに気付かずに進行して乗揚を招き、Bに損傷を生じさせて浸水し、A押船列を転覆させるに至った。

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2号を適用して同人の五級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

平成30年12月19日

海難審判所

審判長 審判官 上 田 英 夫

審判官 福 島 千 太 郎

審判官 黒 田 拓 幸