

平成31年海審第3号

裁 決
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 一級海技士（航海）

本件について、海難審判所は、理事官永木俊文出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の一級海技士（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30年7月4日23時33分半少し過ぎ
青森県尻屋埼東北東方沖合の大根

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A
総トン数 499トン
全 長 74.24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) 構造及び設備

Aは、平成23年1月に竣工した船尾船橋型の鋼製貨物船で、上甲板下の船尾部に機関室を、同中央部に貨物倉をそれぞれ設けていた。

操舵室には、前部中央にジャイロコンパス及び自動操舵装置を組み込んだ操舵スタンド、その左舷側に電子海図システム及びレーダー2台、右舷側にVHF無線電話及び主機遠隔操縦装置、後部右舷側にファクシミリがそれぞれ備えられ、その左舷側に海図台が設置されていた。

電子海図システムは、電子海図画面上に自船の船位と航跡が表示されるものであった。

(2) 運航体制

Aは、船舶所有者が内航船舶管理契約を結んでいるX社から乗組員の配乗を受け、同社が定期傭船契約を結んでいるY社の運航管理の下で運航されていた。

(3) 受審人の経歴

(省略)

(4) 気象海象の状況

平成30年6月29日日本の南方沖合で発生した台風第7号は、7月4日15時に日本海で温帯低気圧に変わって北東進し、青森地方気象台は、同日16時55分に尻屋崎を含む青森県東通村に対して、大雨、強風及び波浪の各注意報を発表するとともに、雷及び外海で視程500メートル以下の濃霧の各注意報を継続し、翌5日未明から、東の風のち南西の風となり、外海で最大風速毎秒18メートル、波高3メートルに達すると予報し、23時14分に大雨警報

を公表していた。

(5) 尻屋崎付近の状況

尻屋崎は、平らで低く、同崎の東北東方沖合約1,700メートルには、水深0.3メートルの暗岩である大根が存在し、その東部に標柱（白柱形、高さ平均水面上4.1メートル）が設置されていた。

尻屋崎には、灯高が47メートル、灯質が毎10秒に白色1閃光で、光達距離が18海里の尻屋崎灯台及び同灯台に併設された大根東部の標柱を照らす尻屋崎大根照射灯が設置されていた。

(6) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか4人が乗り組み、石灰石1,718トンを積載し、船首3.8メートル船尾4.8メートルの喫水をもって、平成30年7月4日17時40分北海道北斗市所在のセメント会社の栈橋を発し、青森県八戸港に向かった。

ところで、a受審人は、発航に先立ち、八戸港までの航海計画を立案する際、海図により尻屋崎沖合に大根が存在することを知ったので、同崎沖合を3海里離して航行することとして予定針路線を紙海図に記入し、尻屋崎を航過後の気象海象の状況によっては引き返すことを考慮していたものであった。

a受審人は、船橋当直を、00時から04時まで及び12時から16時までを二等航海士に、04時から08時まで及び16時から20時までを一等航海士に、08時から12時まで及び20時から24時までを自らにそれぞれ割り当てる単独4時間3直制とし、出航操船後、一等航海士に同当直を委ねて一旦降橋した。

19時40分a受審人は、尻屋崎西北西方沖合約19海里の地点に当たる津軽海峡で、一等航海士と交替して船橋当直に就き、レー

ダー1台を6海里レンジのヘッドアップで、電子海図システムを尻屋埼及び大根が確認できる画面表示でそれぞれ作動させて東行し、21時50分尻屋埼を航過したのち南下した。

a 受審人は、東寄りの強風と南東方からの波浪を左舷船首方から受ける態勢となり、船体動揺によって機関への負荷が増大したことから、22時15分頃昇橋した機関長と相談し、全速力前進にかけていた機関の回転数を下げたものの、船体動揺が収まらなかったのて引き返すこととし、青森県関根浜港北方沖合へ避難するため、二等航海士を昇橋させて操舵に就け、22時47分頃尻屋埼南東方沖合約5海里の地点で反転し、北上を開始したのち二等航海士を降橋させた。

a 受審人は、豪雨で尻屋埼灯台の灯光が見えず、調整を行ってもレーダー映像の判別が困難な中、23時16分僅か過ぎ同灯台から117.5度（真方位、以下同じ。）2.5海里の地点で、針路を324度に定め、右舷船尾方からの風波によって大きく横揺れしながら左方に8度圧流され、7.1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。

a 受審人は、大きな横揺れを抑えるための操舵に集中し、23時21分僅か過ぎ尻屋埼灯台から112度2.0海里の地点に達したとき、大根が左舷船首方1.5海里となり、その後大根に向かって接近する状況であったが、依然、大きな横揺れを抑えるための操舵に気をとられ、電子海図システムで大根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のて、この状況に気付かずに続航した。

こうして、a 受審人は、大根に向かって進行し、23時33分半少し過ぎ尻屋埼灯台から066.5度1,610メートルの地点にお

いて、Aは、原針路及び原速力で、大根に乗り揚げた。

当時、天候は雨で風力6の東南東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期に当たり、乗揚地点付近には南東方から波高約2メートルの波浪があり、尻屋埼を含む青森県東通村には大雨警報並びに強風、波浪、雷及び濃霧の各注意報が発表されていた。

乗揚の結果、両舷のビルジキールに曲損及び船底外板に亀裂や破口を伴う凹損を生じて浸水し、のちに廃船処理され、乗組員全員が海上保安庁のヘリコプターによって救助された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、大雨警報並びに強風、波浪、雷及び濃霧の各注意報が発表された尻屋埼の南東方沖合において、東寄りの強風と南東方からの波浪を右舷船尾方から受ける状況下、荒天避難の目的で関根浜港北方沖合に向け北上する際、船位の確認が不十分で、大根に向かって進出したことによって発生したものである。

a 受審人は、夜間、大雨警報並びに強風、波浪、雷及び濃霧の各注意報が発表された尻屋埼の南東方沖合において、東寄りの強風と南東方からの波浪を右舷船尾方から受ける状況下、荒天避難の目的で関根浜港北方沖合に向け北上する場合、大根に向かって進行することのないよう、電子海図システムで大根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、大きな横揺れを抑えるための操舵に気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、折からの風波に圧流され、大根に向かって進行する状況に気付かずに乗揚を招き、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一級海技士（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。

令和2年11月9日

海難審判所

審判長 審判官 覺 前 修

審判官 福 島 千 太 郎

審判官 川 西 篤 史