

令和2年海審第1号

裁 決  
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a 1  
職 名 A二等航海士  
海技免許 六級海技士（航海）（履歴限定）

本件について、海難審判所は、理事官関昌芳出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の六級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時時刻及び場所

平成31年2月1日20時34分少し過ぎ  
福岡県玄界島南西方沖合の灯台瀬

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A  
総 ト ン 数 483トン  
登 録 長 58.97メートル  
機関の種類 ディーゼル機関  
出 力 735キロワット

### 3 事実の経過

Aは、船橋内前面に航海コンソールを設備し、その中央に舵輪を、左舷側に1号レーダー及びGPSプロッターの情報を重畳して表示できる2号レーダーを、右舷側にGPSプロッター及び機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えた船尾船橋型鋼製貨物船で、船長a2及びa1受審人ほか3人が乗り組み、スラグ1,250トンを載せ、船首2.9メートル船尾4.7メートルの喫水をもって、平成31年2月1日15時30分関門港小倉区を発し、熊本県天草港富津港区に向かった。

ところで、福岡県玄界島南西方沖合には、孤立障害標識である灯台瀬灯標が設置され、その周辺には水上岩のほか、南北約400メートル、東西約300メートルに渡って水深5メートル未満の灯台瀬が存在しており、AのGPSプロッター画面を0.5海里レンジないし1.0海里レンジに拡大すると水深を表示することができた。

また、a1受審人は、灯台瀬の南方を航行した経験があり、同瀬の存在を承知していたが、同瀬の北方を航行した経験はなかった。

a2船長は、船橋当直を3時間4直制とし、18時52分灯台瀬灯標から050度（真方位、以下同じ。）16.0海里的地点で、a1受審人に船橋当直を引き継ぎ、GPSプロッターに入力した予定針路で灯台瀬南方を航行して、他船の動向や浅瀬などに注意するよう指示して降橋した。

a1受審人は、舵輪後方の椅子に腰掛けて単独の船橋当直に就き、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、GPSプロッターの表示を12海里レンジとして、当直を引き継いで直ちに針路を230度に定めて自動操舵とし、9.2ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

20時02分a1受審人は、灯台瀬灯標から050度5.0海里的

地点に達したとき、左舷船首方の灯台瀬南方に自船に向かって航行する他船のレーダー映像を複数認めたことから、同瀬北方を航行することとし、同瀬の拡張状況を把握していなかったが、灯台瀬灯標から自船の長さの２倍程度離せば無難に航行できるものと思い、GPSプロッターの画面を拡大表示して灯台瀬の拡張状況を確認するなど、水路調査を十分に行わなかった。

a 1 受審人は、20時31分少し過ぎ灯台瀬灯標から050度860メートルの地点で、針路を同灯標の僅か北に向く237度に転じたものの、灯台瀬の浅所に向首接近する状況となったまま続航し、20時34分少し過ぎ灯台瀬灯標から287度140メートルの地点において、Aは、原針路、原速力のまま、同瀬に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力５の西北西風が吹き、潮候は下げ潮の初期であった。

a 2 船長は、自室で休息中に衝撃を感じ、a 1 受審人からの報告で乗揚げの事実を知り、事後の措置に当たった。

乗揚げの結果、球状船首及び船底に破口を伴う擦過傷などを生じ、来援した作業船に引き降ろされ、のち廃船処理された。

#### （原因及び受審人の行為）

本件乗揚げは、夜間、玄界島南西方沖合において、灯台瀬北方を西行する際、水路調査が不十分で、同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、玄界島南西方沖合において、灯台瀬北方を西行する場合、同瀬の拡張状況を把握していなかったのだから、GPSプロッターの画面を拡大表示して灯台瀬の拡張状況を確認するなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、灯台瀬灯標

から自船の長さの2倍程度離せば無難に航行できるものと思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、灯台瀬の浅所に向首進行して乗揚を招き、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2号を適用して同人の六級海技士（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4年3月15日

海難審判所

審判長 審判官 川 西 篤 史

審判官 古 城 達 也

審判官 河 野 守