

令和5年広審第19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 五級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官大野徹二出席のうえ審理し、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か月停止する。

理 由

（海難の事実）

- 1 事件発生の年月日時刻及び場所  
令和4年5月29日02時05分僅か過ぎ  
愛媛県高茂埼南西方沖合
- 2 船舶の要目  
船種船名 貨物船A  
総トン数 498トン  
全 長 76.20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、船橋前部中央に操舵スタンド、その右舷側に機関遠隔操縦装置及びGPSプロッター、左舷側にレーダー2台、その後方に海図台をそれぞれ備えた船尾船橋型の鋼製貨物船で、船長a2及びa1受審人ほか2人が乗り組み、セメント900トンを積載し、船首3.28メートル船尾4.49メートルの喫水をもって、令和4年5月28日17時10分山口県小野田港を発し、京浜港に向かった。

ところで、高茂埼南西方沖合には、水上岩等からなる沖ノ磯、その南方沖合約500メートルのところに危険界線で囲まれた浅所（以下「沖ノ磯南方浅所」という。）が存在していた。

a2船長は、海図W151に豊後水道における予定針路を記載し、沖ノ磯及び沖ノ磯南方浅所には黒色の印を記入して海図台に置き、翌29日00時00分愛媛県日振島西方沖合で、a受審人に船橋当直を引き継ぎ、予定針路を航行するように指示して降橋した。

a1受審人は、レーダー1台及びGPSプロッターを作動させ、海図で予定針路を確認して船橋当直に当たり、豊後水道を南下し、01時03分半僅か過ぎ高茂埼灯台から308度（真方位、以下同じ。）11.3海里の地点で、針路を141度に定めて自動操舵とし、11.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a1受審人は、操舵スタンド後方の椅子に腰を掛け、愛媛県横島西方沖合で船首方に北上する反航船を認め、同船と右舷を対して航過することとし、01時31分半僅か前高茂埼灯台から296度6.2海里の地点で、針路を135度に転じて続航した。

針路を転じたとき、a1受審人は、豊後水道を南下して高茂埼沖合を航行するのが初めてであったが、海図を一見しただけで、航行に支障となる障害物はないものと思い、海図に当たって予定針路付近の浅

所の存在を調べるなど、水路調査を十分に行わなかったので、沖ノ磯南方浅所の存在を知らなかった。

a 1 受審人は、沖ノ磯南方浅所に向首進行し、02時05分僅か過ぎ高茂埼灯台から21.6度2.1海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、沖ノ磯南方浅所に乗り揚げ、これを乗り切った。

当時、天候は曇りで風力3の東北東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

a 2 船長は、翌30日京浜港に入港後、バラストタンクへの浸水を認め、乗り揚げたことを知り、事後の措置に当たった。

乗揚の結果、船底部外板に破口を伴う擦過傷等を生じたが、後に修理された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、高茂埼南西方沖合において、京浜港に向けて航行中、横島西方沖合で針路を転じる際、水路調査が不十分で、沖ノ磯南方浅所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、高茂埼南西方沖合において、京浜港に向けて航行中、横島西方沖合で針路を転じる場合、豊後水道を南下して高茂埼沖合を航行するのが初めてであったから、海図に当たって予定針路付近の浅所の存在を調べるなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、海図を一見しただけで、航行に支障となる障害物はないものと思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、沖ノ磯南方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五級海技士（航海）の業務を

1 か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年12月13日

広島地方海難審判所

審判官 永 本 和 寿