

令和5年門審第6号

裁 決  
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a  
職 名 A船長  
海技免許 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官甲斐繁利及び同官小林努出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の四級海技士（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9月12日16時47分半僅か過ぎ  
鹿児島港谷山区

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A  
総トン数 999トン  
全 長 89.52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

Aは、平成5年11月に進水した船首船橋型鋼製貨物船で、船首端から船橋前面までの距離が約20メートルの船橋内には、中央前部に操船コンソールを設け、同コンソール中央に操舵スタンドが、その両側にレーダー各1台が、同コンソール右舷側に機関制御盤が、右舷側後方にGPSプロッターがそれぞれ設置され、a受審人ほか7人が乗り組み、コンテナ14個、車両4台を積載し、港内移動の目的で、船首2.8メートル船尾4.8メートルの喫水をもって、令和4年9月12日16時43分鹿児島港谷山2区東防波堤灯台（以下「谷山東防波堤灯台」という。）から266度（真方位、以下同じ。）1.17海里の地点にあたる、鹿児島港谷山区谷山11号岸壁を離岸し、同港内の予定錨地に向かった。

ところで、谷山11号岸壁南西方には障子川の河口があり、同河口付近の東方沖合約600メートル及び同岸壁対岸に所在する造船所（以下「対岸造船所」という。）北方沖合約300メートルの海域まで水深5メートル未満となる浅所（以下「障子川浅所」という。）が拡延していた。

a受審人は、離岸するに先立ち、障子川浅所が存在することを知っていたものの、その拡延状況を把握していなかったが、過去に自船とほぼ同じ大きさの船舶が対岸造船所に入渠するのを複数回見たことから、自船も対岸造船所の北方沖合を無難に航行できるものと思い、海図に当たって障子川浅所の拡延状況を確認するなど、水路調査を十分に行わなかった。

a受審人は、機関長を機関制御盤前に配し、自身は舵輪の後方に立った姿勢で手動操舵により、1海里四方を表示させたGPSプロッター及び0.75海里レンジのヘッドアップ表示としたレーダー2台を

作動させて船尾着けから離岸し、船首を178度に向け、機関を極微速力前進に掛けて増速しながら予定錨地に向けて進行した。

a 受審人は、16時46分半少し過ぎ谷山東防波堤灯台から261度1.19海里の地点で左舵10度をとって回頭を開始し、障子川浅所に向かって航行中、16時47分半僅か過ぎ谷山東防波堤灯台から259度1.17海里の地点において、Aは、船首が126度を向き、4.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で同浅所に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力4の北東風が吹き、潮候はほぼ低潮時であった。

乗揚の結果、右舷船尾部船底外板に破口を生じた。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、鹿児島港谷山区において、港内移動のため谷山11号岸壁を離岸するにあたり、水路調査が不十分で、障子川浅所に向かって進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、鹿児島港谷山区において、港内移動のため谷山11号岸壁を離岸する場合、障子川浅所の存在を知っていたものの、その拡張状況を把握していなかったのだから、海図に当たって同浅所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。しかるに、同人は、過去に自船とほぼ同じ大きさの船舶が対岸造船所に入渠するのを複数回見たことから、自船も対岸造船所の北方沖合を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、障子川浅所に向かって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四級海技士（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7月25日

門司地方海難審判所

審判官 山 岸 雅 仁