

令和6年神審第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 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官上田容之出席のうえ審理し、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5年11月11日20時07分半僅か過ぎ
高知県柏島南方沖合

2 船舶の要目

船種船名 貨物船A
総トン数 749トン
全 長 79.40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

Aは、船橋前部中央に操舵スタンド及び電子海図システム、操舵スタンド左舷側に1号及び2号各レーダー並びにGPSプロッター、船橋左舷後部に海図台をそれぞれ備え、GPSアンテナが船首端から65メートル後方、左舷端から4メートル右方の船橋上部に取り付けられた船尾船橋型の鋼製貨物船兼砂利運搬船で、a受審人ほか6人が乗り組み、管理土2,300トンを積載し、船首4.2メートル船尾5.6メートルの喫水をもって、令和5年11月10日19時30分名古屋港を発し、豊後水道を経由する予定で、長崎県宝亀漁港に向かった。

a受審人は、翌11日19時40分頃昇橋し、次席一等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き、コースアップ表示で3海里レンジとして前方4海里まで映るオフセンターとしたレーダー1台、2海里レンジでノースアップ表示としたGPSプロッター及び2海里レンジの電子海図システムをそれぞれ作動させ、19時55分柏島灯台から125度（真方位、以下同じ。）3.0海里的地点で、針路を274度に定めて自動操舵とし、11.8ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

ところで、柏島南方1海里沖合には、複数の水上岩で構成された鯨磔が存在し、同磔周辺には浅礁（以下「鯨磔浅礁」という。）が拡張していた。

また、a受審人は、柏島南方沖合をこれまでに複数回航行している経験から、鯨磔浅礁の存在を承知していたので、同浅礁から約500メートル離して航行することとしていた。

a受審人は、定針後間もなく海図台で書類整理等を始めて続航し、柏島南西方沖合に向ける予定変針地点に近づいたことを知らせる電子

海図システムのブザーが鳴ったので、20時03分半僅か前柏島灯台から153.5度1.8海里の地点で、自動操舵のまま針路を302度に転じた。

a 受審人は、20時04分半僅か過ぎ柏島灯台から158度1.6海里の地点に達したとき、鯨濤浅礁まで1,090メートルとなり、その後同浅礁に向首接近する状況となったが、海図台で書類整理等を行うことに気を取られ、電子海図システムやレーダーにより鯨濤浅礁との相対位置を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、a 受審人は、鯨濤浅礁に向首したまま進行中、20時07分半僅か過ぎ柏島灯台から177度1.1海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、同浅礁に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力2の東北東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、バルバスバウに破口を伴う凹損等を生じたが、自力離礁して高知県宿毛港に入港し、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、柏島南方沖合において、豊後水道に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、鯨濤浅礁に向首進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、夜間、柏島南方沖合において、豊後水道に向けて航行する場合、鯨濤浅礁に向首進行することのないよう、電子海図システムやレーダーにより同浅礁との相対位置を把握するなど、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、海図台で書類整理等を行うことに気を取られ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過

失により、鯉箸浅礁に向首接近している状況に気付かず進行して乗り揚げの事態を招き、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 6 年 7 月 2 5 日

神戸地方海難審判所

審判長 審判官 大 北 直 明

審判官 前 田 昭 広

審判官 阪 本 義 治