

令和5年門審第19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、理事官高橋寿則出席のうえ審理し、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 事件発生年月日時刻及び場所

令和4年1月23日09時05分半僅か過ぎ  
関門港小倉区

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A  
総トン数 499トン  
全 長 74.59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、操舵室前部中央に操舵スタンド、その右舷側に主機遠隔操縦装置、左舷側に1号レーダー、2号レーダー、電子海図システム及びVHF無線電話（以下「VHF」という。）をそれぞれ装備した船尾船橋型鋼製貨物船で、a受審人ほか3人が乗り組み、鋼材1,761トンを積載し、船首3.9メートル船尾4.8メートルの喫水をもって、令和4年1月23日09時00分関門港小倉区の砂津東部岸壁を離岸し、砂津航路及び関門航路を航行する予定で同港若松区に向かった。

ところで、砂津航路の北西方には水深5メートル未満の浅所（以下「航路北西浅所」という。）が拵延し、a受審人は、発航前に海図で航路北西浅所の存在を確認していた。

a受審人は、操舵スタンドの後方に立った姿勢で単独の出航操船に当たり、レーダー2台及び電子海図システムを作動させ、09時03分砂津防波堤灯台（以下「砂津灯台」という。）から185度（真方位、以下同じ。）250メートルの地点で、船首が026度を向き、5.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、砂津航路に向けて手動操舵により進行した。

a受審人は、程なく関門海峡海上交通センター（以下「関門マーチス」という。）からVHFで、関門航路の東行船の情報提供を受け、電子海図システムで同船を確認していたところ、09時04分砂津灯台から124度80メートルの地点に至り、船首が029度を向き、7.6ノットの速力で、砂津航路に入航した。

砂津航路に入ったとき、a受審人は、航路北西浅所まで340メートルとなり、そのままの針路で航行すると航路北西浅所に接近する状況であったが、関門航路の東行船の動静に気をとられ、航路標識との

位置関係を確認するなど、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。

a 受審人は、同じ針路のまま続航していたところ、関門マーチスからVHFで、航路北西浅所に向かっている旨の連絡を受け、09時04分半僅か過ぎ右舵をとって緩やかに右転しながら進行し、09時05分半僅か過ぎ砂津灯台から043度450メートルの地点において、Aは、船首が053度を向き、速力が7.3ノットとなったとき、航路北西浅所に乗り揚げた。

当時、天候は雨で風力2の東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期であった。

乗揚の結果、船底外板に擦過傷を生じ、手配したタグボートに引き出された後、自力航行によって砂津東部岸壁に着岸し、乗揚位置付近の設置漁具に損傷を生じた。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、関門港小倉区において、関門航路に向けて砂津航路を航行する際、船位の確認が不十分で、航路北西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、関門港小倉区において、関門航路に向けて砂津航路を航行する場合、浅所に乗り揚げることをしないよう、航路標識との位置関係を確認するなど、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、関門航路の東行船の動静に気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、航路北西浅所に向かって接近する状況に気付かずに進行して乗揚を招き、船体及び設置漁具にそれぞれ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1月17日

門司地方海難審判所

審判官 上 田 容 之