

令和7年門審第2号

裁 決
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 三級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官牧野真人出席のうえ審理し、
次のとおり裁決する。

主 文

受審人aを戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和6年8月5日07時03分少し前
関門港響新港区

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A
総 ト ン 数 499トン
全 長 73.98メートル
機関の種類 推進用電動機
出 力 720キロワット

3 事実の経過

Aは、令和5年11月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、操舵室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、左舷側にレーダー2台及び電子海図システムをそれぞれ備え、a受審人ほか6人が乗り組み、湿灰1,015トンを積載し、船首3.09メートル船尾4.32メートルの喫水をもって、令和6年8月5日05時30分関門港小倉区を発し、同港響新港区西部の埋立工事中の岸壁に向かった。

ところで、関門港響新港区西部には、北方位標識の横瀬北灯浮標が設置され、その南方約350メートルのところから南方に約600メートル、東西約300メートルの範囲に横瀬が存在し、Aの電子海図システム画面を拡大表示すると、その範囲が水深5メートル等深線で囲まれて青色で表示されていた。

また、a受審人は、埋立工事中の岸壁に3回ないし4回着岸した経験から横瀬の存在を承知しており、同岸壁に着岸するときには、横瀬北灯浮標付近から漁業協同組合の協力を得た船舶（以下「先導船」という。）の先導を受け、同灯浮標及び横瀬の東側を南下していた。

a受審人は、レーダー及び電子海図システムを作動させ、06時13分響新港区に入域し、機関を微速力前進にかけて同区を西行し、先導船が到着していないので、06時56分半少し前脇田港沖防波堤南灯台（以下「脇田灯台」という。）から018度（真方位、以下同じ。）1.7海里の地点で、針路を横瀬北灯浮標に向く258度に定め、機関を極微速力前進にかけ、6.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）から減速し、手動操舵により進行した。

a受審人は、06時58分半少し前脇田灯台から013度1.7海里の地点に差し掛かり、先導船が横瀬北灯浮標の南方170メートル

付近に到着したとき、機関を半速力前進にかけ、3.9ノットの速力から増速し、先導船に向かって緩やかに左転を開始した。

07時00分少し前 a 受審人は、横瀬北灯浮標の東方210メートルのところとなる、脇田灯台から010度1.6海里の地点に達し、船首が227度を向き、6.9ノットの速力となったとき、横瀬北東端付近が左舷船首20度410メートルのところとなり、その後横瀬に向かって接近する状況であったが、先導船に追従すれば無難に航行できるものと思い、電子海図システムを活用して横瀬との位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かずに左転を続けた。

こうして、a 受審人は、南下を始めた先導船に追従して横瀬に向かって続航し、07時03分少し前脇田灯台から005度1.2海里の地点において、Aは、船首が189度を向き、8.5ノットの速力となったとき、横瀬に乗り揚げ、これを乗り切った。

当時、天候は晴れで風力1の東南東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期に当たり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船底外板に凹損及び擦過傷を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、関門港響新港区において、同区西部の岸壁に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、横瀬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、関門港響新港区において、同区西部の岸壁に向けて航行する場合、横瀬に乗り揚げることのないよう、電子海図システムを活用して横瀬との位置関係を把握するなど、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、先導船に追従すれば無難に航行で

きるものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、横瀬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 3 号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 7 年 5 月 2 0 日

門司地方海難審判所

審 判 官 管 啓 二