

令和 7 年長審第 6 号

裁 決
貨物船 Y 乗揚事件

受 審 人 y
職 名 Y 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、理事官川西篤史出席のうえ審理し、
次のとおり裁決する。

主 文

受審人 y 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 of 年月日時刻及び場所

令和 6 年 1 月 1 2 日 0 5 時 5 9 分半僅か過ぎ
熊本県荷島南岸

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船 Y
総 ト ン 数 2 5 1 トン
全 長 5 9 . 6 0 メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 7 3 5 キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Yは、平成28年8月に進水し、バウスラストを備えた鋼製貨物船で、船体の中央部に貨物倉1個を、後部の甲板室上層に操舵室をそれぞれ設け、同室に1号及び2号レーダー、GPSプロッター、船舶自動識別装置、電子海図システム、操舵スタンド、機関遠隔操縦装置が組み込まれたコンソール等を装備していた。

操縦性能は、海上試運転成績書によると、喫水が船首1.746メートル船尾2.750メートル、排水量が893.37トン、対水速力が11.5ノットで前進中、舵中央から左舵35度、舵中央から右舵35度、左舵35度から右舵35度及び右舵35度から左舵35度を令した際にかかるそれぞれの時間が6.10秒、7.20秒、12.20秒及び11.90秒で、同速力が11.80ノットで前進中、左舵35度を令した際の左旋回における縦距が172.0メートル及び同左旋回における横距が100.0メートル、右舵35度を令した際の右旋回における縦距が172.1メートル及び同右旋回における横距が80.7メートルであった。

そして、前示排水量及び対水速力が11.80ノットで前進中、後進を令して船体が停止するまでの所要時間が1分43秒及びその航走距離が347.5メートルであった。

(2) 荷島等

荷島は、熊本県三角港北西部の三角ノ瀬戸南口に位置し、南岸に白塔形の灯高12メートル、光達距離3海里、灯質群閃白光毎6秒に2閃光の三角港荷島灯台（以下「荷島灯台」という。）が設置されていた。そして、荷島灯台の東方に当たる熊本県宇土半島南西岸には、東方から西方にかけてフェリー岸壁等のほか、新C、A、B

及びCの各岸壁が設けられていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Yは、y受審人ほか3人が乗り組み、鋼材500トンを積載し、船首2.35メートル船尾3.85メートルの喫水をもって、令和6年1月7日01時50分阪神港堺泉北区を発し、熊本県長洲港に向かった。

y受審人は、船橋当直を、一等航海士、二等航海士及び自身による単独3直4時間の輪番制として瀬戸内海及び玄界灘を航行し、その後、荷主から荷役日の連絡を受けて入港時刻の調整が必要になったことから、三角港に寄港することとし、島原湾に入湾したのち、越えて10日07時00分新C岸壁に入船左舷着けし、2日後の離岸に備えて船内で待機した。

y受審人は、翌々12日05時50分船首部に一等航海士を、船尾部に機関長を、新C岸壁に二等航海士をそれぞれ配置させるなか、1.5海里レンジとして作動させた2号レーダーにGPSプロッター画面を重畳表示とし、操舵スタンド後方に立って操船指揮を執り、同岸壁の係船柱から係船索を取り外させた二等航海士を乗り組ませ、舵、機関及びバウスラストを適宜併用して離岸し、右回頭を始めた。

y受審人は、右回頭を終えて新C岸壁との距離を確かめ、05時54分荷島灯台から113度（真方位、以下同じ。）1,150メートルの地点で、船首が253度を向き、2.2ノットの速力（対地速力、以下同じ。）になったとき、増速を開始し、A、B及びCの各岸壁に沿うつもりで手動操舵によって進行した。

y受審人は、05時57分荷島灯台から133度680メートルの地点で、船首が284度を向き、8.6ノットの速力になったとき、荷島灯台の灯光を一見し、三角ノ瀬戸南口に向けて右旋回を開

始した。

y 受審人は、05時58分荷島灯台から149度430メートルの地点に達し、船首が304度を向き、9.2ノットの速力になったとき、その後荷島に向かって接近する状況であったが、左舷方に視線を向けて安全の有無を確かめることに気をとられ、レーダー及びGPSプロッターを活用したり荷島灯台までの距離を継続的に把握したりするなど、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続航した。

こうして、y 受審人は、左舷方に視線を向けたまま荷島に向かって進行し、05時59分荷島灯台から161度160メートルの地点で、増速を終了して前方に視線を戻したところ、船首至近に荷島灯台を認め、機関を全速力後進にかけ、舵中央としたものの、及ばず、05時59分半僅か過ぎ荷島灯台から090度40メートルの地点において、Yは、船首が358度を向き、1.5ノットの速力になったとき、荷島南岸に乗り揚げた。

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

乗揚の結果、球状船首に亀裂を伴う凹損等を生じたが、後に修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、三角港において、長洲港に向け出航中、三角ノ瀬戸南口に向けて右旋回を開始した際、船位の確認が不十分で、荷島に向かって進行したことによって発生したものである。

y 受審人は、夜間、三角港において、長洲港に向け出航中、三角ノ瀬戸南口に向けて右旋回を開始した場合、周囲の浅所に乗り揚げることの

ないよう、レーダー及びGPSプロッターを活用したり荷島灯台までの距離を継続的に把握したりするなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、左舷方に視線を向けて安全の有無を確認かめることに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、荷島に向かって接近する状況に気付かず進行して乗り揚げる事態を招き、船体に損傷を生じさせるに至った。

以上のy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7年8月27日

長崎地方海難審判所

審判官 永 木 俊 文