

令和7年那審第8号

裁 決

貨物船A乗揚事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 五級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官中山国夫出席のうえ審理し、
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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和7年2月26日07時20分

鹿児島県山間港

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 488トン

全長 70.14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、平成8年10月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船兼砂利運搬船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、同部右舷側にG P Sプロッター及び機関遠隔操作盤を、同部左舷側にレーダー2台をそれぞれ備え、a受審人ほか4人が乗り組み、空倉のまま、船首1.8メートル船尾3.8メートルの喫水をもって、令和7年2月25日11時00分鹿児島県馬毛島東方沖合の工事海域を発し、^{やんま}山間港に向かった。

a受審人は、翌26日04時30分山間港に到着し、時間調整のため同港港口の錨地に錨泊したのち、07時15分同錨地を発進して山間港戸玉地区に向かった。

ところで、山間港は、鹿児島県奄美市南部に位置する東方に開けた港で、同港中央部南側に位置する戸玉地区付近から同港港奥にかけて浅所が存在したものの、海図には詳細な水深が記載されていなかった。

また、a受審人は、戸玉地区を数十回出入港した経験を有し、同地区周辺には浅所が存在することを承知しており、戸玉地区に入港する際、G P Sプロッターを見ながら水深が深い海域を航行していた。

a受審人は、レーダー1台及びG P Sプロッターをそれぞれ作動させ、操舵スタンド後方に立った姿勢で、単独で船橋当直に就き、07時17分半僅か前奄美市所在のトビラ島島頂（標高55メートル）（以下「基点」という。）から341度（真方位、以下同じ。）850メートルの地点で、針路を295度に定め、8.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

定針したとき、a受審人は、山間港港口北側の浅所（以下「北側浅所」という。）まで620メートルとなり、その後北側浅所に向首接近する状況であったが、平素のとおり水深が深い海域を航行しているつもりだったので、無難に航行できるものと思い、G P Sプロッター

を活用して水深が浅い海域を避けて航行するなど、船位の確認を十分に行わなかつたので、この状況に気付かなかつた。

こうして、a受審人は、北側浅所に向首したまま続航し、07時20分基点から322度1,350メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、北側浅所に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力2の南西風が吹き、潮候は下げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船底外板に擦過傷等を生じたが、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、山間港において、同港戸玉地区に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、北側浅所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、山間港において、同港戸玉地区に向けて航行する場合、北側浅所に乗り揚げることのないよう、G P Sプロッターを活用して水深が浅い海域を避けて航行するなど、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、平素のとおり水深が深い海域を航行しているつもりだったので、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つた職務上の過失により、北側浅所に向首接近する状況に気付かないまま進行して北側浅所に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10月21日

門司地方海難審判所那霸支所

審判官 山本哲也