

令和7年横審第22号

裁 決  
油送船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）  
補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官小林努出席のうえ審理し、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7年3月7日12時46分半  
愛知県衣浦港
- 2 船舶の要目  
船種 船名 油送船A  
総トン数 499トン  
全 長 65.19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、平成6年3月に進水した船尾船橋型鋼製油送船で、船橋の前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台、同スタンド右舷側にGPSプロッター及び機関コンソールをそれぞれ装備し、a受審人ほか4人が乗り組み、C重油約1,000キロリットルを載せ、船首3.4メートル船尾4.5メートルの喫水をもって、令和7年3月7日09時05分名古屋港第2区を発し、衣浦港の武豊北ふ頭に向かった。

ところで、衣浦港は、知多湾北部の愛知県境川の河口に位置し、その中央部西岸に南から5号地、武豊北ふ頭及び9号地、9号地北西方に南ふ頭岸壁、9号地北方に中央ふ頭（西）、9号地对岸の同港中央部東岸に4号地がそれぞれ築造され、9号地と中央ふ頭（西）の間に、9号地北面の岸壁に沿って約250メートル北東方沖合まで干出浜及び水深2メートル以下の浅所（以下「9号北浅所」という。）が拡延していて、中央ふ頭（西）の西2・3号物揚場南面海域で、ふ頭造成事業に伴う埋立て工事が実施されており、南ふ頭岸壁等へ出入するための仮設航路が設けられ、同航路に沿って高さ3メートルのやぐら型簡易標識灯6基がそれぞれ設置されていた。

また、a受審人は、約30年間油送船に航海士及び船長として乗り組んだ経歴を有しており、衣浦港の4号地に5回程度着岸した経験を有していたものの、武豊北ふ頭への同経験がなく、Aには前示の名古屋港発航日に乗り組んだものであった。

そして、AのGPSプロッターは、画面表示を拡大させると、9号北浅所の干出浜端が黄色、水深2メートルの等深線が赤色の各破線でそれぞれ表示されるようになっていた。

発航に先立ち、a 受審人は、前任の船長から、スマートフォンのアプリケーションソフトウェアによる連絡で、荷役予定岸壁が武豊北ふ頭であること及び荷役作業の内容等に関する引継ぎを受けていたものの、その詳細を確認しておらず、同ふ頭の位置及び9号北浅所の存在を承知していなかったが、過去の経験から、武豊北ふ頭が南ふ頭岸壁であり、その近くに至って綱取り業者の動きを見れば着岸場所が分かるはずなので、前任船長からの引継ぎ連絡の詳細を確認しなくても、無難に武豊北ふ頭へ至ることができるものと思い、海図で武豊北ふ頭の位置を把握して予定航行経路の状況を確認するなど、水路調査を十分に行わなかった。

こうして、a 受審人は、名古屋港を出航後、航海士に船橋当直を引き継いで伊勢湾を南下したのち、11時00分再び単独の船橋当直に就き、3海里レンジとした2号レーダー及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、師崎水道を北上して衣浦港に入航し、12時35分半9号地東方沖合を航過し、12時40分僅か前衣浦港中央ふとう西灯台（以下「中央西灯台」という。）から235度（真方位、以下同じ。）1,230メートルの地点で、10.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって左回頭を始め、12時43分僅か過ぎ中央西灯台から271度1,200メートルの地点に至って回頭を終え、船首を300度に向けて7.5ノットの速力から緩やかに減速しながら進行し、9号北浅所に向かって接近する状況となり、12時46分南ふ頭岸壁の方へ向けようと左舵をとったところ、12時46分半中央西灯台から281度1,810メートルの地点において、Aは、船首が287度を向き、4.9ノットの速力となったとき、9号北浅所に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力5の北西風が吹き、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、船底外板の擦過傷及び推進器翼の欠損等を生じたが、のちに修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、名古屋港第2区において、衣浦港の武豊北ふ頭に向けて発航する際、水路調査が不十分で、9号北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、名古屋港第2区において、衣浦港の武豊北ふ頭に向けて発航する場合、同ふ頭の位置及び9号北浅所の存在を承知していなかったのだから、海図で武豊北ふ頭の位置を把握して予定航行経路の状況を確認するなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、過去の経験から、武豊北ふ頭が南ふ頭岸壁であり、その近くに至って綱取り業者の動きを見れば着岸場所が分かるはずなので、前任船長からの引継ぎ連絡の詳細を確認しなくても、無難に武豊北ふ頭へ至ることができるものと思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、9号北浅所に向かって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8年3月12日

横浜地方海難審判所

審判官 米 倉 毅