令和８年広審第１１号

裁　　決

貨物船Ａ乗揚事件

受　審　人　a

職　名　Ａ船長

海技免許　一級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官小嶋正博出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主　　文

受審人ａの一級海技士（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１１月１１日０５時１４分僅か過ぎ

岡山県上濃地島南西岸

２　船舶の要目

船 種 船 名　貨物船Ａ

総 ト ン 数　４９８トン

全　　長　７４．５０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２０年１１月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋の前部中央に操舵スタンドを、その左舷側に電子海図システム及びレーダー２台を、右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備え、ａ受審人ほか３人が乗り組み、空倉のまま、船首２．０メートル船尾３．６メートルの喫水をもって、令和７年１１月１１日０５時０５分上濃地島北西方沖合の錨地を発し、岡山県水島港に向かった。

ところで、ａ受審人は、抜錨作業の際に船首の作業灯が使用できなかったことから、同作業を終えた後、船橋両舷の投光器を船首に向けて灯りを照らしながら乗組員３人に同灯の修理を行わせていた。

ａ受審人は、抜錨作業に引き続いて単独の船橋当直に就き、操舵スタンド後方に立った姿勢で操船に当たり、１号レーダーをノースアップの４海里レンジで、電子海図システムを２海里レンジでそれぞれ作動させて上濃地島西方沖合を東行中、レーダーで左舷正横約２海里のところに水島港内航路を南下する船舶を認め、０５時１１分半僅か過ぎ六口島灯標から３１８度（真方位、以下同じ。）１，６５０メートルの地点で、針路を上濃地島南方沖合に向く１０４度に定めて自動操舵とし、１１．１ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

ａ受審人は、０５時１３分僅か前六口島灯標から３２９．５度１，３００メートルの地点に至り、水島港内航路を南下する船舶の前方を早く横切りたいと考え、左舵１０度として回頭を開始した。

０５時１３分半少し前ａ受審人は、適宜、舵を操作し、六口島灯標から３３４度１，２４０メートルの地点に達し、船首が０７５度を向いていたとき、上濃地島南西岸まで３００メートルとなり、その後同岸に向かって緩やかに左回頭を続ける状況であったが、上濃地島の島影も水島港港内航路第１号灯浮標（以下「水島１号灯浮標」という。）

の灯火もまだ見えてこないので、しばらく左回頭を続けられると思い、作動中のレーダーや電子海図システムを活用するなど、船位の確認を十分に行わなかったので、この状況に気付かなかった。

こうして、ａ受審人は、船橋両舷の投光器が明るく、上濃地島の島影も水島１号灯浮標の灯火も視認できないまま、同島に向かって左回頭を続け、０５時１４分僅か前船首至近に上濃地島の島影を認め、機関を停止したものの、及ばず、０５時１４分僅か過ぎ六口島灯標から３４７度１，２５０メートルの地点において、Ａは、船首が０５１度を向き、９．８ノットの速力となったとき、上濃地島南西岸に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力１の南南東風が吹き、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、球状船首に破口等を生じ、来援したタグボートによって引き下ろされ、のち修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、夜間、上濃地島西方沖合において、水島港内航路に向けて左回頭する際、船位の確認が不十分で、同島南西岸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、夜間、上濃地島西方沖合において、水島港内航路に向けて左回頭する場合、同島南西岸に向かって進行することのないよう、作動中のレーダーや電子海図システムを活用するなど、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、上濃地島の島影も水島１号灯浮標の灯火もまだ見えてこないので、しばらく左回頭を続けられると思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、上濃地島南西岸に向かって緩やかに左回頭を続ける状況に気付かないまま

進行して同岸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２号を適用して同人の一級海技士（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９月３０日

広島地方海難審判所

審 判 官　　髙　　橋　　寿　　則