

令和7年門審第22号

裁 決
油送船A乗揚事件

受 審 人 a 2
職 名 A一等航海士
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 2 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1月26日19時52分半僅か過ぎ
鹿児島県川内港南方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 油送船A
総トン数 498トン
全 長 64.446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25年9月に進水した船尾船橋型鋼製油送船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台、右舷側にGPSプロッター及び機関遠隔操縦装置をそれぞれ備え、船長a1及びa2受審人ほか4人が乗り組み、重油902.108キロリットルを積載し、船首3.2メートル船尾4.4メートルの喫水をもって、令和7年1月25日12時05分岡山県水島港を発し、川内港に向かった。

a1船長は、豊後水道を南下し、翌26日15時00分鹿児島県佐多岬西方沖合で船橋当直に就き、18時00分同県野間岬北方沖合で、a2受審人に船橋当直を引き継いで降橋した。

ところで、a2受審人は、川内港南方沖合から同港に入航した経験が15回以上あったことから、同沖合約3海里に孤立した平均水面上高さ8メートルの水上岩鴨瀬の存在を知っており、平素、同瀬西方沖合を通過後、針路を川内港の港外に向けていた。

a2受審人は、4海里レンジでコースアップ表示の前方が6海里映るオフセンターとした2号レーダー及びGPSプロッターを作動させて単独の船橋当直に就き、19時12分半僅か過ぎ薩摩沖ノ島灯台（以下「沖ノ島灯台」という。）から221度3.9海里の地点で、針路を008度（真方位、以下同じ。）に定めて自動操舵とし、10.8ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a2受審人は、19時34分僅か過ぎ沖ノ島灯台から293度2.2海里の地点に至り、揚荷役の手順を思案していたところ、川内港付近の明かりが右舷前方近くに見えたことから、鴨瀬西方沖合を通過したものと考え、レーダーやGPSプロッターを見ずに、針路を013度に転じて続航した。

19時49分a2受審人は、沖ノ島灯台から338度3.7海里の

地点に達したとき、正船首1,210メートルの鴨瀬に向首して接近する状況となったが、既に同瀬西方沖合を通過したので、川内港の港外に向かって無難に航行しているものと思い、レーダーで鴨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、この状況に気付かなかった。

こうして、Aは、鴨瀬に向首したまま進行し、19時52分半僅か過ぎ沖ノ島灯台から343度4.3海里の地点において、原針路及び原速力で、同瀬に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力2の東南東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期に当たり、視界は良好であった。

a 1 船長は、自室で休息中、海上保安部からの電話を受け、すぐに操舵室に赴いて本件の発生を知り、事後の措置にあたった。

乗揚の結果、船首部船底外板に破口等を生じたが、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、川内港南方沖合において、同港に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、鴨瀬に向首進行したことによって発生したものである。

a 2 受審人は、夜間、川内港南方沖合において、同港に向けて航行する場合、鴨瀬に乗り揚げることのないよう、レーダーで同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。ところが、同人は、既に鴨瀬西方沖合を通過したので、川内港の港外に向かって無難に航行しているものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、同瀬に向首して接近する状況に気付かないまま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 2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1月21日

門司地方海難審判所

審判官 管 啓 二