

令和7年門審第25号

裁 決

貨物船A防波堤衝突事件

受 審 人 a

職 名 A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、理事官丸田稔出席のうえ審理し、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6年9月28日19時04分半僅か前  
大分港

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 498トン

全 長 74.92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

#### (1) 構造及び設備

Aは、平成18年10月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、その右舷側に主機遠隔操縦装置を、左舷側にGPSプロッター、1号及び2号各レーダーがそれぞれ設置されていた。

#### (2) 操縦性能

海上試運転成績書（甲板部）によれば、船首1.975メートル船尾3.115メートルの喫水の時、左及び右各旋回試験では、機関回転数毎分380、速力13.3ノットの状態から舵角35度とした際の最大横距がそれぞれ112メートル、90度回頭に要する時間がそれぞれ44秒であり、後進試験では、速力13.3ノットの状態から後進発令とした際の船体が停止するまでの時間が1分55秒であった。

#### (3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか4人が乗り組み、ロール紙約615トンを積載し、船首3.26メートル船尾4.44メートルの喫水をもって、令和6年9月28日18時50分大分港大在公共ふ頭を発し、沖縄県那覇港に向かった。

a受審人は、コースアップ表示で1.5海里レンジとした1号レーダー、同表示で4.0海里レンジとした2号レーダー及びGPSプロッターを作動させ、舵輪後方に立った姿勢で単独の出航操船に当たり、19時01分少し前大分港日吉原泊地東防波堤灯台（以下「日吉原泊地灯台」という。）から250度（真方位、以下同じ。）950メートルの地点で、針路を087度に定め、9.2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。

19時02分半少し前 a 受審人は、日吉原泊地灯台から235度580メートルの地点に達したとき、東防波堤まで680メートルとなり、その後同防波堤に向かって進行する状況であったが、右舷前方の造船所の明かりを見ることに気をとられ、レーダーで東防波堤との相対位置関係を確認するなど、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に続航した。

a 受審人は、19時03分半少し前船首方に東防波堤を認め、左舷一杯及び機関を全速力後進としたものの、及ばず、Aは、19時04分半僅か前日吉原泊地灯台から137度150メートルの地点において、船首が046度を向き、8.6ノットの速力となったとき、東防波堤に衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の北風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、球状船首に圧壊等を、東防波堤はケーソン上部コンクリート部に欠損等を生じた。

#### (原因及び受審人の行為)

本件防波堤衝突は、夜間、大分港において、出航する際、船位の確認が不十分で、東防波堤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、大分港において、出航する場合、東防波堤に向かって進行することのないよう、レーダーで同防波堤との相対位置関係を確認するなど、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、右舷前方の造船所の明かりを見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、東防波堤に向かって接近する状況に気付かないまま進行して同防波堤への衝突を招き、船体及び

東防波堤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 3 日

門司地方海難審判所

審判官 関 昌 芳