

令和7年長審第14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、理事官川西篤史出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の五級海技士（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24日05時42分半僅か過ぎ  
伊万里湾北部

2 船舶の要目

|       |    |            |
|-------|----|------------|
| 船種    | 船名 | 貨物船A       |
| 総トン数  |    | 199トン      |
| 全長    |    | 47.683メートル |
| 機関の種類 |    | ディーゼル機関    |
| 出力    |    | 736キロワット   |

### 3 事実の経過

#### (1) 設備及び性能等

Aは、平成24年12月に進水し、バウスラストを備えた船尾船橋型の鋼製液体化学薬品ばら積船で、操舵室に1号及び2号の各レーダー、GPSプロッター、GPSコンパス、電子海図システム、船舶自動識別装置(AIS)、操舵スタンド、機関遠隔操縦装置が組み込まれたコンソール等を装備していた。

操縦性能は、海上試運転成績表によると、喫水が船首2.592メートル船尾3.520メートル、排水量が764.558トンの状態による11.6ノットの対水速力で前進中、舵中央から左舵35度を令した際、回頭角60度における時間が21秒、横距が23メートル、縦距が105メートル、航走距離が121メートル及び旋回径が120メートルで、前示状態による11.8ノットの同速力で前進中、舵中央から右舵35度を令した際、回頭角60度における時間が22秒、横距が23メートル、縦距が112メートル、航走距離が130メートル及び旋回径が131メートルであった。

#### (2) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか3人が乗り組み、塩酸300トン積載し、船首2.4メートル船尾3.6メートルの喫水をもって、令和7年1月23日09時37分愛媛県新居浜港を発し、伊万里港に向かった。

a受審人は、船橋当直を、海技免許を有する甲板長、一等航海士及び自身による単独3直4時間の輪番制として瀬戸内海及び玄界灘を經由し、翌24日05時20分伊万里湾北方沖合で昇橋して同航海士から同当直を引き継ぎ、1号レーダーを3海里レンジ、GPSプロッターを1.5海里レンジ及び電子海図システムを0.75海里レンジとしてそれぞれ作動させ、伊万里湾北部湾口の日比水道を通

航することとして航行を続けた。

ところで、a 受審人は、日比水道の通航経験を約10回有し、同水道南口に干上り礁が存在することを把握しており、日比水道の水路事情を承知していた。

a 受審人は、日比水道北口に至り、同水道に沿って操船に当たりながら日比水道南口に設置された宮崎出シ灯浮標の灯光を目視し、05時42分僅か前初崎灯台から355.5度（真方位、以下同じ。）1.05海里の地点で、同水道南口に向けて針路を175度に定め、10.2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。

針路を定めたとき、a 受審人は、干上り礁が正船首250メートルのところとなり、その後干上り礁に向首接近する状況であったが、宮崎出シ灯浮標との航過距離を目測しているので無難に日比水道を通航することができるものと思い、GPSプロッターを活用して干上り礁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、この状況に気付かなかった。

こうして、a 受審人は、干上り礁に向首続航し、05時42分半僅か過ぎ初崎灯台から355.5度1,690メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力で、干上り礁に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力2の北東風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、球状船首に破口を伴う凹損等を生じたが、後に修理され、機関長が左頬骨骨折等を負った。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、夜間、伊万里湾北部において、伊万里港に向け日比水道

を航行中、同水道南口に向けて針路を定めた際、船位の確認が不十分で、干上り礁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、夜間、伊万里湾北部において、伊万里港に向け日比水道を航行中、同水道南口に向けて針路を定めた場合、日比水道の水路事情を承知していたから、干上り礁に乗り揚げることのないよう、GPSプロッターを活用して干上り礁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、宮崎出シ灯浮標との航過距離を目測しているので無難に日比水道を通航することができるものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、干上り礁に向首接近する状況に気付かず進行して乗り揚げる事態を招き、船体に損傷を生じさせ、機関長を負傷させるに至った。

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五級海技士（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 1 1 日

長崎地方海難審判所

審判官 永 木 俊 文