

令和2年門審第1号

裁 決

旅客船C可動橋衝突事件

受 審 人 c

職 名 C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、理事官神崎和徳出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人cの四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

平成31年4月28日20時23分少し前

鹿児島港本港区

2 船舶の要目

船種 船名 旅客船C

総トン数 1,404トン

全 長 59.00メートル

機関の種類 推進用電動機

出 力 2,000キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備及び性能等

Cは、平成26年11月に進水した、最大搭載人員が、船員が14人、航行予定時間1.5時間未満で車両を搭載した場合の旅客が600人の、鹿児島市船舶局が運航する、全通二層車両甲板の両頭型旅客船兼自動車渡船で、鹿児島港本港区（以下「本港区」という。）と鹿児島県桜島港間の定期航路に僚船4隻と共に就航していた。

船体は、上甲板を下部車両甲板とし、同甲板上方を、順に上部車両、遊歩及び航海船橋の各甲板で区切り、船殻が鋼製、遊歩甲板上方がアルミ合金製で、航海船橋甲板には船首尾各部に操舵室がそれぞれ設けられ、本港区に向かう際には船尾方向を、桜島港に向かう際には船首方向をそれぞれ前進側として各操舵室（以下、個別には「船尾操舵室」及び「船首操舵室」といい、総称するときには「操舵室」という。）を使い分けていた。

機関室は、上甲板下方に区画され、船体中心線上の船首尾に、全旋回電動二重反転式ポッド推進器各1基（以下、個別には「船首ポッド」及び「船尾ポッド」といい、総称するときには「ポッド」という。）を装備し、ポッドの両舷に推進電動機各1台合計4台が設けられ、同電動機に給電する発電機3台が同室中央部に設置されていた。

ポッドは、紡錘形の胴体後部に装備する二重反転プロペラを、電動機により回転させて推力を発生させる装置で、縦軸推進装置により水平方向に360度回転するので、舵板がなく、ポッドの向き、プロペラの正転、逆転、停止及び回転速度の増減のほか、両ポッドを単独又は併用運転することで、船体の前後進、転針、停止、横移

動及び旋回を可能としていた。

操舵室には，前部中央に舵輪，進行方向に向かって左側にテレグラフ，同右側にアジマスハンドル及び機関モニターを備え，本港区に向かう場合，船尾方向が前進側となるので，操舵室に船尾操舵室を，主推進装置に船首ポッドを用い，プロペラの回転数をテレグラフで，向きを舵輪でそれぞれ制御し，船尾ポッドについては，離岸後，定常航海に移行すれば，アジマスハンドルを操作してプロペラを後方に向けて遊転させ，同ポッドによる抵抗を軽減していた。

機関モニターは，進行方向，速力，両ポッドの回転数及び角度を図形，グラフ及び数値で表示する装置で，同装置のほか，操舵室前面窓上方に設けたテレグラフ出力指示器及びポッド角度指示器により，各ポッドの運転状態を把握することができた。

海上公試運転成績書（船体部）によれば，12.4ノットの対水速力で船尾方に向けて前進中，後進発令から船体停止までに要した時間が1分13秒，同航走距離が255メートルであった。

## (2) 本港区

鹿児島港は，鹿児島県が管理する重要港湾で，北西部には，北から順に浜町防波堤，東防波堤B，東防波堤A及び南防波堤が築造され，これらの防波堤に囲まれた本港区には，東防波堤A及び東防波堤Bとの間を抜けて本港桜島フェリーふ頭岸壁（以下「本港フェリー岸壁」という。）の東方沖合に至る，幅約100メートル航程約700メートルの本港航路が設けられていた。

本港フェリー岸壁は，北防波堤，北ふ頭北岸及び小川ふ頭に囲まれた水域に設けられ，その北東端が鹿児島港本港北防波堤灯台（以下「北防波堤灯台」という。）から252度（真方位，以下同じ。）470メートルに位置する，海岸線と直角に築造された幅約

10メートル長さ約60メートル、南面側を第一バース、北面側を第二バースとする係船施設で、C及び僚船がランプドアを降ろす位置に幅5メートルの可動橋を備えていた。

(3) 第二バースに着岸する際の接近方法

平素、c受審人は、桜島港を発した後、約10.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で西行して本港航路に入航し、東防波堤A北端航過後に減速を始め、約9ノットの速力で北防波堤南端を航過して同航路を抜け、本港フェリー岸壁北東端（以下「岸壁先端」という。）から066度260メートル地点付近に達したところで、船首ポッドを極微速力前進とした後、アジマスハンドルを操作し、船尾ポッドを反転させてプロペラを進行方向に向け、更なる減速に備えた。

そして、岸壁先端から047度110メートル地点付近で、可動橋に向けると共にテレグラフ及びアジマスハンドルを手前に引いて両ポッドに後進推力を発生させ、約4ノットに減速して同端に並び、その後、可動橋までの距離を乗組員に報告させながら第二バースに着岸していた。

(4) 本件発生に至る経緯

Cは、c受審人ほか6人が乗り組み、旅客110人を乗せ、車両48台を積載し、船首尾2.60メートルの等喫水をもって、平成31年4月28日20時05分臨時便として桜島港を発し、船尾方向を前進側として、第二バースに入船左舷着けする予定で、本港区に向かった。

c受審人は、船尾操舵室で操船に当たり、約11ノットの速力で西行しながら本港航路に入航したのち、約8ノットに減速して同航路をこれに沿って進行し、20時18分半少し過ぎ北防波堤南端を

航過したところで第二バース着岸中の僚船を認め、アジマスハンドルを操作し、船尾ポッドを反転させてプロペラを進行方向に向けた後、舵輪で船首ポッドの向きを変えて北寄りに針路を転じ、20時19分半少し過ぎ北防波堤南端西方130メートルの地点付近で、時間調整のため、2ノットないし1ノットに減速して同航路を抜け、緩やかに第二バース付近に向けて左転しながら僚船の離岸を待った。

c 受審人は、僚船の離岸を確かめて時間調整を終えることとし、船首尾各部に甲板員各1人を配置し、20時21分少し前北防波堤灯台から278.5度230メートルの地点で、岸壁先端付近に向けて針路を238度に定め、船首ポッドを微速力前進とし、6.3ノットの速力で進行した。

c 受審人は、20時21分半少し過ぎ岸壁先端の北東130メートル付近となる、北防波堤灯台から262度370メートルの地点で、船首ポッドを極微速力前進としたとき、次の便のことに気が向き、機関モニターを視認してポッドの向きを把握するなど、ポッドの運転状態の確認を十分に行わなかったため、船尾ポッドのプロペラが進行方向に向いていることに気付かず、アジマスハンドルを操作して同ポッドを更に反転させた。

こうして、Cは、船尾ポッドのプロペラが後方に向き、後進推力を発生させるところ前進推力を発生させ、減速されずに続航中、c 受審人がアジマスハンドルの操作を誤ったことに気が付き、急いで同ポッドを後進にかけたが、及ばず、20時23分少し前北防波堤灯台から250.5度530メートルの地点において、224度に向首し、2.3ノットの速力になったとき、船尾部が第二バースの可動橋に衝突した。

当時、天候は晴れで風はほとんどなく、潮候は下げ潮の末期にあ

たり，視界は良好であった。

衝突の結果，Cは，船尾ランプドアの凹損等を，第二バースの可動橋は，下段主橋下面の座屈等が生じたが，後にいずれも修理された。また，車両内で待機していた旅客1人が頸椎捻挫等を負った。

(原因及び受審人の行為)

本件可動橋衝突は，本港区において，船尾方向を前進側として，第二バースに入船左舷着けする予定で進行する際，ポッドの運転状態の確認が不十分で，減速されないまま，同バースに接近したことによって発生したものである。

c受審人は，本港区において，船尾方向を前進側として，第二バースに入船左舷着けする予定で進行する場合，意図した減速ができるよう，機関モニターを視認してポッドの向きを把握するなど，ポッドの運転状態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，次の便のことに気が向き，ポッドの運転状態の確認を十分に行わなかった職務上の過失により，船尾ポッドのプロペラが進行方向に向いていることに気付かず，同ポッドを更に反転させて後進推力を発生させるところ前進推力を発生させ，減速されないまま，第二バースに接近して同バースの可動橋との衝突を招き，Cに船尾ランプドアの凹損等を，同可動橋に下段主橋下面の座屈等をそれぞれ生じさせたほか，旅客1人を負傷させるに至った。

以上のc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箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和3年2月18日

門司地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人