

令和4年横審第14号

裁 決
引船A岸壁衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免状 五級海技士（航海）

補 佐 人 1人

受 審 人 a 2

職 名 A甲板員

海技免状 三級海技士（航海）（履歴限定）

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官桐井晋司出席のうえ審理し、
次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 を戒告する。

受審人 a 2 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和3年8月12日09時37分半

茨城県鹿島港

2 船舶の要目

船種船名 引船A
総トン数 169トン
登録長 27.74メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出力 2,646キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央やや船首寄りに操舵室を配し、船首端から10メートル後方、左舷側から2メートル右方の操舵室上部にGPSアンテナが設置され、推力方向を360度全方向に変えることができるZプロペラを2機備えた鋼製引船で、a1、a2両受審人ほか3人が乗り組み出港船の離岸及び回頭の操船補助作業の目的で、船首2.1メートル船尾3.5メートルの喫水をもって、令和3年8月12日08時15分鹿島港の係留地を発し、同港内において出港船の操船補助作業を行ったのち、同船のきょう導を終えた水先人1人を乗せ、09時25分水先人が下船する鹿島港内の居切島の北側護岸（以下「北側護岸」という。）に向かった。

ところで、Zプロペラの操縦装置については、操舵スタンドの中央部に左右各舷機の操舵レバー及び舵角指示器並びに操舵ハンドル及び舵角指示器があり、その右側に機関の制御レバーが装備され、操舵レバーは、左右各舷機の舵角操作が個別に可能で、操舵レバーでの舵角の可動範囲は前進0度から正横90度の中立を経て後進0度までの180度で、舵角の排水流方向は、外回りになっており、片舷機の操舵レバーのみを操作すると操作量に応じてその方向に旋回し、両舷機の舵角を90度の中立にすると外向きの水流により減速することができ、操舵ハンドルは、左右舷機の舵角操作を同時に同角度で制御する

もので、最大可動舵角は、0度を基点に右90度、左90度の180度であり、機関の制御レバーは、クラッチの嵌脱と機関の出力を制御するもので、これらを操作することで、横移動や斜航などの特殊な操船が可能であった。

また、Aの操縦性能は、海上試運転成績表によれば、13.8ノットの対水速力で前進中の最短停止距離が64メートル、その所要時間が12.0秒であった。

なお、鹿島水先区水先人会事務所がある北側護岸上には、潮位が高いときに水先人がタグボートの船首に乗下船するための幅3.5メートル、高さ1.3メートルのコンクリート製の水先人乗下船用架台が設置されていた。

a1受審人は、a2受審人及び機関長を船橋配置に就けて南下し、09時33分頃操船をa2受審人と交替し、水先人に挨拶するために降橋して挨拶を終えたのち09時34分頃に昇橋し、a2受審人に対して操船指導を行うこととして、そのままa2受審人に水先人が下船する北側護岸への着岸操船を続行させ、a2受審人の右後方に立って操船状況を見ていた。

a2受審人は、操舵スタンドの後方に立ち、操舵レバーによって操船に当たり、09時36分半鹿島港第8号灯標（以下「8号灯標」という。）から122度（真方位、以下同じ。）90メートルの地点で、針路を236度に定め、13.6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。

a2受審人は、09時37分少し前8号灯標から200度130メートルの地点に達し、緩やかに右転を開始したのち、09時37分少し過ぎ8号灯標から235度200メートルの地点に至り、右転を終了させて水先人乗下船用架台に向けて針路を315度とし、10.6

ノットの速力となったとき、北側護岸まで110メートルとなり、平素より過大な速力で接近する状況であることを認めたが、同架台の狭いスペースに船首を着けるため風下に圧流されないよう、もう少し同護岸に接近してから減速しようと思い、両舷操舵レバーを90度の中立として減速するなど、速力の低減措置を十分にとらなかった。

一方、a1受審人は、自身が想定するより過大な速力であることを認めたが、これまで何度も操船指導を行い、なるべく声をかけずに本人に判断させることが本人の成長につながると思い、直ちに減速するよう指示するなど、適切な操船指導を行わなかった。

こうして、a2受審人は、速力の低減措置を十分にとらずに北側護岸に向首して続航し、09時37分半少し前衝突の危険を感じたa1受審人が操船を替わり、両舷全速力後進としたものの、及ばず、09時37分半8号灯標から263度240メートルの地点において、Aは船首が314度を向き、8.5ノットの速力となったとき、その船首が水先人乗下船用架台下方の北側護岸に衝突した。

当時、天候は曇りで風力3の北風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、船首部フェンダー受け台に亀裂を含む凹損を、北側護岸は、コンクリートの脱落をそれぞれ生じたが、のちいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、鹿島港内において、水先人を下船させるために水先人乗下船用架台が設置されている北側護岸に接近する際、速力の低減措置が不十分で、平素より過大な速力で同護岸に向首進行したことによって発生したものである。

Aの運航が適切でなかったのは、甲板員に対して操船指導を行っていた船長が、適切な操船指導を行わなかったことと、操船中の甲板員が、速力の低減措置を十分にとらなかつたことによるものである。

a 1 受審人は、鹿島港内において、a 2 受審人に対して操船指導を行う場合、右転が終了して水先人乗下船用架台に向いたとき、自身が想定するより過大な速力であることを認めたのだから、直ちに減速するように指示するなど、a 2 受審人に対して適切な操船指導を行うべき注意義務があった。しかし、a 1 受審人は、これまで何度も操船指導を行い、なるべく声をかけずに本人に判断させることが本人の成長につながると思い、a 2 受審人に対して適切な操船指導を行わなかつた職務上の過失により、同人が平素より過大な速力のまま進行して北側護岸との衝突を招き、A及び北側護岸にそれぞれ損傷を生じさせるに至つた。

以上のa 1 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3号を適用して同人を戒告する。

a 2 受審人は、鹿島港内において、水先人乗下船用架台が設置されている北側護岸に接近する場合、平素より過大な速力で接近する状況であることを認めたのだから、両舷操舵レバーを90度の中立として減速するなど、速力の低減措置を十分にとるべき注意義務があった。しかし、同人は、水先人乗下船用架台の狭いスペースに船首を着けるため風下に圧流されないよう、もう少し北側護岸に接近してから減速しようと思い、速力の低減措置を十分にとらなかつた職務上の過失により、平素より過大な速力で同護岸に向首進行して北側護岸との衝突を招き、A及び北側護岸にそれぞれ損傷を生じさせるに至つた。

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3号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年2月7日

横浜地方海難審判所

審判官 岩 崎 欣 吾