

令和5年門審第3号

裁 決

旅客船A陸上施設衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官小林努及び同官甲斐繁利出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和3年12月18日08時52分少し前

長崎県巖原港

2 船舶の要目

船 種 船 名 旅客船A

総 ト ン 数 1,926トン

全 長 97.37メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 5,884キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、福岡県博多港と長崎県芦辺港及び巖原港とを結ぶ定期航路に就航し、船首尾に各ランプドアを有する全通船楼甲板船首船橋型鋼製旅客船兼自動車渡船で、2機2軸2舵の固定ピッチプロペラ及び推力が約8トンのバウスラスターを装備し、船首端からウイングまでの距離が約24メートルで、両舷ウイングまでが一室となった操舵室には、前部中央に操舵スタンド、その右舷側に機関遠隔操縦装置、同ウイングに舵及びバウスラスター操縦盤をそれぞれ備えていた。

(2) a 受審人の経歴

a 受審人は、（一部省略）Aの船長としては5年以上の乗船経験があった。

(3) 巖原港

巖原港は、長崎県対馬下島の東部に位置し、同島の虎埼と耶良埼との間に築造された南防波堤と北防波堤間を幅約200メートルの港口として東方に開いた港湾で、港内には1号岸壁、2号岸壁及び巖原岸壁等が整備されていた。

2号岸壁は、長さ140メートルの岸壁で、その北西端付近にA及び僚船がランプドアを降ろす車両乗降用の幅約13メートルの巖原港第二可動橋（以下「可動橋」という。）が設けられ、同岸壁北西端から南東方28メートルの岸壁上に防衝壁が設置されていた。

(4) 係留状況

Aは、入船右舷着けで2号岸壁に係留され、船首が可動橋上方にかかり、船首ステムと可動橋東側に装備された油圧シリンダーとの縦距離が約80センチメートルであった。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか15人が乗り組み、旅客150人を乗せ、車両12台を積載し、船首3.80メートル船尾3.98メートルの喫水をもって、令和3年12月18日08時50分厳原港を出航して芦辺港に向かう予定で離岸操船を開始した。

a受審人は、発航に先立ち、08時15分昇橋し、08時45分出港部署を発令して機関長及び一等機関士を機関遠隔操縦装置に、甲板手を左舷ウイングに、二等航海士、甲板長及び甲板員を船首に、次席二等航海士及び甲板手を船尾に配置した。

a受審人は、右舷ウイングに立ち、船首のヘッドライン及びスプリングライン各1本を残して全ての係留索を解き放し、その後ヘッドラインを緩め、スプリングラインを巻いて約3メートル後方に下がり、右舷ウイングのほぼ真下が防衝壁となる位置（以下「停止位置」という。）で、ヘッドライン及びスプリングラインを張り合わせて船体を停止させた。

a受審人は、08時51分半少し前耶良埼灯台から296.5度（真方位、以下同じ。）690メートルの地点で、船首が324度を向いていたとき、船尾を左方に振り出すために両舷の舵を右舵55度として左舷機を極微速力前進にかけ、程なく右舷機を極微速力後進とし、僅かな前進行きあしとなり、緩んだヘッドラインを解き放して船尾方を向き、船尾の振り出し具合を注視した。

08時51分半僅か前a受審人は、耶良埼灯台から296.5度690メートルの地点付近で、船首が326度を向いていたとき、スプリングラインが緊張して係船機のブレーキが滑り、同ラインが繰り出され、可動橋に接近する状況であったが、これまで機関を前進にかけてもスプリングラインで停止位置を保持していたので、前

進することはないものと思い、右舷ウイング下方の防衝壁を目視して可動橋との位置関係を把握するなど、船首周辺の安全確認を十分に行わなかった。

こうして、a 受審人は、前進していることに気付かないまま可動橋への接近を続け、08時52分少し前耶良埼灯台から298.5度710メートルの地点において、Aは、船首が333度を向き、0.2ノットの速力（対地速力、以下同じ。）となったとき、その船首が可動橋東側の油圧シリンダーに衝突した。

当時、天候は晴れで風力4の北西風が吹き、潮候はほぼ高潮時に当たり、視界は良好であった。

衝突の結果、船首部外板に凹損を、可動橋は、油圧シリンダーに亀裂等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）

本件陸上施設衝突は、巖原港において、可動橋前面の2号岸壁から離岸する際、船首周辺の安全確認が不十分で、可動橋への接近を続けたことによって発生したものである。

a 受審人は、巖原港において、可動橋前面の2号岸壁から離岸する場合、船尾を左方に振り出すのだから、可動橋に衝突することのないよう、右舷ウイング下方の防衝壁を目視して可動橋との位置関係を把握するなど、船首周辺の安全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、これまで機関を前進にかけてもスプリングラインで停止位置を保持していたので、前進することはないものと思い、船首周辺の安全確認を十分に行わなかった職務上の過失により、前進していることに気付かないまま可動橋への接近を続けて衝突を招き、船体及び可動橋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 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 8 月 2 3 日

門司地方海難審判所

審判官 管 啓 二