

令和3年長審第20号

裁 決

旅客船A可動橋衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

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 1 の三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 a 2 を懲戒しない。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和2年12月21日18時59分半

長崎県佐世保港

2 船舶の要目

船 種 船 名 旅客船A

総 ト ン 数 1, 1 5 0 トン
全 長 7 5 . 1 0 メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 4, 1 1 8 キロワット

3 事実の経過

(1) 構造、設備及び性能等

Aは、昭和62年9月に進水した船首船橋型鋼製旅客船兼自動車渡船で、船首尾にそれぞれランプドアを有し、2機2軸の固定ピッチプロペラ及びバウスラスタ（以下「スラスタ」という。）を装備し、佐世保港と長崎県有川港を結ぶ1日2往復の定期運航に従事していた。

航海船橋（以下「船橋」という。）は、両舷の各ウイング端までが一室となった構造で、両舷ウイング船尾側にそれぞれ暴露甲板への出入口が配され、船橋前部中央に操船用コンソールが設けられ、同コンソールには操舵装置（以下「中央操舵装置」という。）並びに両舷主機及びスラスタ各操縦盤が組み込まれ、操船用コンソールの左舷側にレーダー2台が、同レーダー2台のうち左舷側のレーダーディスプレイの上部にA I S表示盤が、右舷側のレーダーディスプレイの上部にG P Sデータ表示盤が、船橋前面窓の上方に左舷から時計、傾斜計、舵角指示器及び風向風速計がそれぞれ設置され、船橋両舷窓の下方の棚にスラスタ及び舵の持ち運び式遠隔操縦装置（以下「遠隔操縦装置」という。）が置かれていた。

また、船橋上方の羅針儀甲板には、G P Sアンテナが、船首端から21メートル、船尾端から54メートル、左舷端から3メートル、右舷端から11メートルの位置に設置されていた。

海上公試運転成績書によれば、船首3.30メートル船尾3.85

メートルの喫水における前後進試験の結果は、右舷及び左舷の両主機（以下、両舷の主機を「両舷機」、右舷の主機を「右舷機」、左舷の主機を「左舷機」とそれぞれいう。）を使用し、それぞれ回転数毎分272（以下、回転数については毎分のものを示す。）として16.9ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で前進中、全速力後進を発令したときから停止するまでに要した時間が3分16秒1及び進出距離が813メートル、2ノットの速力に減じてから停止するまでに要した時間が16秒及び進出距離が9メートル、また、右舷機のみを使用し、回転数234として11.3ノットの速力で前進中、同機の全速力後進を発令したときから停止するまでに要した時間が2分5秒1及び進出距離が334メートル、2ノットの速力に減じてから停止するまでに要した時間が28秒及び進出距離が13メートルであった。

そして、船舶検査手帳によれば、Aは、本件発生前、令和2年11月25日第1種中間検査受検時に上架していた。

(2) 佐世保港^{くじらせ}鯨瀬フェリー栈橋等の状況

鯨瀬フェリー栈橋（以下「フェリー栈橋」という。）は、佐世保港第1区北部の鯨瀬ふ頭先端に所在し、同先端からほぼ真南の方向に突き出た長さ約130メートル幅約12メートルの栈橋で、その南東端が佐世保港弁天島灯台から023.5度（真方位、以下同じ。）1,830メートルの地点（以下「基点」という。）に位置し、フェリー栈橋の東西両側には、係船したフェリーのランプドアからランプウェイを架けて車両を積み下ろしするための連絡橋がそれぞれフェリー栈橋と平行に併設されていた。

フェリー栈橋上面には、Aがフェリー栈橋東面に入船左舷着けで係船した時の船橋位置（以下「係船位置」という。）を示す印が黄

色塗料によるNの文字及び塗りつぶした円により表示され、また、係船位置までの距離を示す目盛が、係船位置の20メートル手前から5メートル手前までを5メートル間隔で、5メートル手前から係船位置までを1メートル間隔でそれぞれ黄色塗料による短い直線と数字により表示されており、Aの操船者は、Aを着棧させる際、船首端から20メートルに位置する船橋左舷窓直下の外板に赤色塗料で付した上下方向に延びる短い直線が係船位置の真上となるように停止させていた。

フェリー棧橋に併設された連絡橋のうち東側の連絡橋は、幅約6メートル、陸岸から海側先端までの長さ約32メートルで、先端に油圧ジャッキを備え、潮位等に応じて先端を上下させることができる可動式連絡橋（以下「可動橋」という。）であった。

また、Aは、係船位置に係船した時、船首ランプドア下端付近（以下「船首部」という。）から可動橋先端までの距離が2メートルであった。

(3) 関係人の経歴等

ア a 1受審人

a 1受審人は、昭和61年に九州商船株式会社に甲板員として入社し、平成23年から船長職に就くようになり、Aには令和元年5月から船長として乗船し、令和2年12月6日からa 2受審人の船長昇格を目的とした離着棧操船の指導に当たっていた。

a 1受審人は、離着棧操船の指導を行うのは初めてで、同日から7日までは自身が行う操船をa 2受審人に見学させ、8日から同人に操船させ、a 1受審人の意図と違う操船を行いそうな場合及びa 2受審人には難しい状況となったと判断したときには、両舷機、舵及びスラストの各使用について具体的に指示し、または、

操船を替わっていた。

イ a 2 受審人

a 2 受審人は、昭和 62 年に九州商船株式会社に甲板員として入社し、A には令和 2 年 1 1 月から一等航海士として乗船し、同年 1 2 月 6 日から a 1 受審人の指導の下、船長昇格を目的とした研修生として離着棧操船訓練を受け、同月 1 2 日から 1 6 日までの間休暇取得のため一時下船した後、翌 1 7 日再び A に乗船して同訓練を再開し、本件発生前にフェリー棧橋への着棧操船を行ったことが 5 回ないし 6 回あった。

(4) a 1 受審人のフェリー棧橋への着棧操船及び a 2 受審人への指導状況

a 1 受審人は、平素、佐世保港第 1 区に入航した後、順次減速しながらフェリー棧橋南方沖合に向けて航行し、船橋左舷端に立ち、フェリー棧橋南南西方沖合で両舷機をそれぞれ停止し、フェリー棧橋南方沖合で左転を始め、船首が北方に向いて船首尾線がフェリー棧橋東面の棧橋法線（以下「棧橋法線」という。）に平行となった後、右舷機を極微速力後進とし、続いて左舷機を極微速力前進とし、舵とスラストを併用し、風潮流などの外力の影響、速力の低減状況及びフェリー棧橋への接近状況を自身の感覚のみで判断して両舷機の各回転数及びスラストの出力を調整し、緩やかに左転しながら係船位置に接近して着棧していた（以下、前示平素の入航から着棧までの操船を「平素の操船方法」という。）。

また、a 1 受審人は、船橋左舷端から棧橋法線までの最短距離（以下「横距離」という。）が自身の想定よりも長くなり、平素の操船方法で係船位置に接近しようとして両舷機及びスラストを長い時間使用したとき、平素のように速力が低減していないことに気

付き、係船位置で停止することができずに可動橋に向首接近するおそれがあると判断して係船位置に達する前に一時停止し、その後、係船位置への接近を再開したことが時々あった（以下、前示横距離が想定より長くなったときから一時停止し、係船位置への接近を再開するときまでの操船を「一時停止する操船方法」という。）。

a 1 受審人は、a 2 受審人への離着棧操船の指導に際し、平素の操船方法については、a 1 受審人の操船を数回見学させた後、a 2 受審人に繰り返し経験させ、一時停止する操船方法については、同人に口頭で説明したことがあった。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1、a 2 両受審人ほか11人が乗り組み、旅客26人を乗せ、車両15台を積載し、船首3.18メートル船尾3.84メートルの喫水をもって、令和2年12月21日16時35分有川港を発し、佐世保港に向かった。

a 1 受審人は、18時26分佐世保港西方沖合2.3海里付近に至り、入港部署を発令し、機関員を操舵及び機関操縦に当て、a 2 受審人を昇橋させ、同港に入航して佐世保港第3区の航路を東行したのち、北上を開始して同港第2区に入り、18時50分佐世保港第1区に所在する弁天島南方沖合1,300メートル付近に達し、同人の操船訓練を開始した。

a 2 受審人は、中央操舵装置による手動操舵から遠隔操縦装置による手動操舵に切り替えて遠隔操縦装置を手に持ち、自ら舵とスラストの操縦に当たり、弁天島西方沖合を北上したのち、機関員に指示し、両舷機の回転数を徐々に下げて減速しながら、同島北西方沖合からフェリー棧橋南方沖合に向けて東行を開始した。

a 2 受審人は、フェリー棧橋南南西方沖合に達して船橋左舷端に

立ち、両舷機をそれぞれ停止し、18時57分半少し前基点から188.5度190メートルの地点で、船首が038度を向き、8.0ノットの速力のとき、左転を開始した。

18時58分少し過ぎ a 1 受審人は、船橋後方の左舷端に立ち、基点から119度40メートルの地点に至り、船首が000度に向き、速力が5.5ノットになったとき、船首尾線と棧橋法線がほぼ平行で、船首部から可動橋先端までの距離及び横距離がそれぞれ100メートル及び32メートルとなり、横距離が自身の想定よりも長くなった状況を認め、a 2 受審人が平素の操船方法で両舷機及びスラストを長い時間使用すると、平素のようには速力が低減せず、係船位置で停止することができずに可動橋に向首接近するおそれがあったが、同人がこれまで着棧操船で失敗しなかったので、a 2 受審人に指示することなく操船を続けさせ、一時停止する必要が生じてから一時停止の指示を出そうと思い、同人と操船を交替し、余裕のある時機に一時停止してから係船位置への接近を再開するなど、速力の低減措置を十分にとらなかった。

a 2 受審人は、船首尾線と棧橋法線がほぼ平行で横距離が32メートルとなったのを認めたとき、これまで横距離10メートルとなった状態からの着棧操船を行っていたので、約3倍の横距離となった状態からの着棧操船を行うことに戸惑いを感じたが、a 1 受審人からの指示がなかったことから、平素の操船方法で着棧することとし、右舷機を極微速力後進とし、続いて左舷機を極微速力前進として船橋左舷窓から顔を出した姿勢で遠隔操縦装置を操作し、係船位置に達する前に横距離を5メートルとする目的で、一時停止することなく、緩やかに左転を続けた。

18時59分半僅か前 a 1 受審人は、可動橋先端に向首し、

2.2ノットの速力で、船首部から可動橋先端までの距離及び横距離がそれぞれ11メートル及び10メートルとなったとき、a2受審人がフェリー棧橋への接近を続けている様子を見て、一時停止した方が良いと判断して機関操作を発令することとし、平素であれば2ノット未満の速力となっている頃なので、前進運転中の左舷機を停止するだけで一時停止することができると考え、機関操作を発令した。

a2受審人は、平素の操船方法では前進運転中の左舷機を停止するところ、後進運転中の右舷機を停止するよう指示され、a1受審人の発令に疑問を感じたものの、船長として約10年間事故を起こしたことがない同人による発令なので、何か意図があつてのことであろうと思い、機関員に指示し、右舷機を停止した。

a1受審人は、続航中、速力が減少しないことを不審に思い、自身が発令した機関操作の内容をa2受審人に尋ね、誤って右舷機の停止を発令したことに気付き、直ちに両舷機の後進を発令したものの、及ばず、18時59分半基点から001.5度100メートルの地点において、Aは、船首が339度を向き、2.2ノットの速力となったとき、その船首部が、可動橋先端に衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の北東風が吹き、潮候は下げ潮の末期に当たり、視界は良好であった。

その結果、Aは、船首部外板に凹損を生じ、可動橋は、先端に曲損等を、陸側基部に破損等をそれぞれ生じたが、のちにいずれも修理された。

(原因の考察)

本件は、フェリー棧橋に着棧するにあたり、余裕のある時機に一時停

止していれば、係船位置を越えて可動橋への接近を続けることがなく、発生しなかったものと認められる。

したがって、操船を行っていた a 2 受審人が余裕のある時機に一時停止しなかったことは、本件発生の原因となる。

しかしながら、a 2 受審人は、事実の経過で示したとおり、当時、研修生として a 1 受審人の指導の下で船長昇格のための操船訓練を受けており、同人の意図と違う操船を行いそうな場合には a 1 受審人からすぐに両舷機、舵及びスラストの各使用について指示が出される体制が取られたうえで、同人から教えられた方法により操船を行っていたこと、及び本件発生時刻の 10 秒前、a 1 受審人から初めて発せられた機関操作の発令にすぐに従っていたことにより、同人の指示どおりに操船を行っていたものと認められる。

また、a 2 受審人は、フェリー棧橋への着棧操船を行ったことが 5 回ないし 6 回であったこと及び同人に対する質問調書中、「前夜、操船訓練のことを考えると寝付けなかった。」旨の供述記載、並びに a 2 受審人の当廷における、「a 1 受審人から一時停止する操船方法を口頭では教わっていたものの、係船位置に達する前に一時停止したことがなかった。本件発生前、5 回ないし 6 回の着棧操船を行ったときには、フェリー棧橋までの横距離が約 10 メートルの状態から係船位置に接近していた。初めて横距離が 20 メートルないし 30 メートルの状態となったのを見たとき、遠く離れた場所から係船位置に接近することに不安を感じたが、研修なので、同人から指示が出ないうちは操船を続けようと思った。船橋左舷端の操船位置から見やすい範囲に速力を表示する計器がなかったので、数字で速力を確認することができず、また、経験不足によりフェリー棧橋に表示された係船位置までの距離を示す目盛等を見て速力の低減状況を把握する余裕がなかった。」旨の供述により、経験不足

により、速力の低減状況を把握して余裕のある時機に一時停止する判断ができる状態ではなかったものと認められる。

以上のことから、a 2 受審人が余裕のある時機に一時停止しなかったことは、本件発生の原因となるが、同人が、経験不足により、自身で速力の低減状況を把握して余裕のある時機に一時停止する判断ができず、指導に当たっていた a 1 受審人の指示どおりに着棧操船を行っていたものであると認められるので、職務上の過失とするまでもない。

(主張に対する判断)

理事官は、a 1 受審人が、前進運転中の左舷機を停止して一時停止しようとした際、操船意図と異なる後進運転中の右舷機停止を指示し、a 2 受審人に機関操作の状況を報告させるなど機関操作の確認を十分に行わなかったことと、同人が、a 1 受審人から後進運転中の右舷機停止の指示を受けた際、同指示に疑問を持ったが、同人に機関操作の状況を報告するなど船長の補佐を適切に行わなかったこととが、本件発生の原因であると主張するので、このことについて検討する。

本件は、事実の経過で示したとおり、可動橋先端に向首し、2.2ノットの速力で、船首部から可動橋先端までの距離及び横距離がそれぞれ11メートル及び10メートルとなったとき、a 1 受審人が一時停止しようとした際に操船意図と異なる機関操作の発令を行い、その10秒後に発生したものである。

海上公試運転成績書によれば、Aは、本件発生時とほぼ同じ喫水状態で、右舷機のみを使用して前進中に同機を全速力後進としたとき、2ノットの速力に減じてから停止するまでの進出距離が13メートルであり、また、令和2年11月第一種中間検査受検時に上架していたこと及びa 1、a 2 両受審人の当廷における、「本件発生後、令和3年11月第

一種中間検査及び船首部修理のために入渠して上架した際、船底の汚れは操縦性能に著しく影響を及ぼすほどではなかった。」旨の一致した供述により、本件発生時、船底の汚れが操縦性能に著しく影響を及ぼすほどではなかったと認められ、同進出距離が船底の汚れにより11メートルを下回っていたとは認められない。

したがって、Aは、a1受審人が前進運転中の左舷機の停止を正しく発令したとしても、前示進出距離に、発令後、a2受審人が復唱を省略して機関員へ号令を伝達し、機関員が復唱して左舷機の操作を行い、左舷機が停止するまでの過程に要する時間に進出する距離を加算した距離が、船首部から可動橋までの距離11メートルを上回っていることから、可動橋との衝突を回避することができなかったものと認められる。

次に、仮にa1受審人が前進運転中の左舷機の停止を正しく発令し、すぐに両舷機の全速力後進を発令した場合の衝突回避の可能性について検討する。

海上公試運転成績書によれば、Aは、前進中に両舷機を全速力後進としたとき、2ノットの速力に減じてから停止するまでの進出距離が9メートルであったが、前示のとおり、船底の汚れが操縦性能に著しく影響を及ぼすほどではなかったと認められることから、同進出距離が極端に短縮されていたとは認められない。

したがって、Aは、a1受審人が両舷機の全速力後進を発令したとしても、前示進出距離に、発令後、a2受審人が復唱を省略して機関員へ号令を伝達し、機関員が復唱して両舷機の操作を行い、右舷機がすぐに全速力後進の回転数に達したとして、左舷機が停止して後進となるまでの過程に要する時間に進出する距離を加算した距離が、船首部から可動橋までの距離11メートルを下回って可動橋との衝突を確実に避けることができる状況であったとは認められない。

以上のことから、a 1 受審人が機関操作を発令したときは、すでに可動橋との衝突を確実に回避することができる時機を逸しており、同人が操船意図と異なる機関操作を指示した際、a 1 受審人が機関操作の確認を行わなかったことも、a 2 受審人が、後進運転中の右舷機停止の指示に疑問を持ち、a 1 受審人に機関操作の状況を報告しなかったことも、本件発生の原因とはならない。

(原因及び受審人の行為)

本件可動橋衝突は、夜間、佐世保港第1区において、フェリー棧橋に着棧するにあたり、速力の低減措置が不十分で、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 1 受審人は、夜間、佐世保港第1区において、a 2 受審人の操船訓練を兼ねてフェリー棧橋に着棧する目的を持って接近する際、同人の操船によりAからフェリー棧橋までの横距離が想定よりも長くなった場合、a 2 受審人には未経験の状況であり、同人が平素の操船方法で両舷機及びスラストを長い時間使用すると、平素のようには速力が低減せず、係船位置で停止することができずに可動橋に向首接近するおそれがあったから、係船位置を通過して可動橋に衝突することのないよう、a 2 受審人と操船を交替し、余裕のある時機に一時停止してから係船位置への接近を再開するなど、速力の低減措置を十分にとるべき注意義務があった。ところが、a 1 受審人は、a 2 受審人がこれまで着棧操船で失敗しなかったので、同人に指示することなく操船を続けさせ、一時停止する必要が生じてから一時停止の指示を出そうと思い、速力の低減措置を十分にとらなかった職務上の過失により、係船位置を通過して可動橋に衝突する事態を招き、船体及び可動橋に損傷を生じさせるに至った。

以上のa 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2号を適用して同人の三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

a 2 受審人が余裕のある時機に一時停止しなかったことは、本件発生
の原因となる。しかしながら、以上の a 2 受審人の行為は、指導に当た
っていた a 1 受審人の指示に従ったものであったことに徴し、職務上の
過失とするまでもない。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年7月6日

長崎地方海難審判所

審判官 八 田 一 郎