

令和5年那審第1号

裁 決
旅客船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 一級海技士（航海）
補 佐 人 4人

本件について、当海難審判所は、理事官中山国夫出席のうえ審理し、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4年6月25日13時40分半僅か前
鹿児島県与論港供利地区

2 船舶の要目

船 種 船 名 旅客船A
総 ト ン 数 8,083トン
全 長 145.00メートル
機関の種類 ディーゼル機関

出力 12,140キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、平成20年2月に進水し、鹿児島港、鹿児島県の名瀬港、亀徳港、和泊港、与論港並びに沖縄県本部港及び同県那覇港間の定期航路に就航する、最大搭載人員が船員30人及び旅客678人の、船体前部にクレーン及び船尾部両舷にランプウェイを装備する、サイドスラスト3機及び可変ピッチプロペラを備えた2機1軸1舵の鋼製貨客船兼自動車渡船で、船体の上層から順に羅針儀、航海船橋、A、B、中、C及びDの各甲板を、航海船橋甲板に操舵室及び船員室を、A及びBの各甲板に客室を、中、C及びDの各甲板に車両区画をそれぞれ設け、B及びCの各甲板右舷中央部に階段式昇降機を備え付けていた。

操舵室は、その前面が船首端から約45メートル後方に位置し、前面壁上部に舵角指示器、翼角指示計、主軸回転計、速力指示器、風向風速計等を、前面窓中央部に接してレピーターコンパスを、同コンパス後方に操舵スタンドを、同スタンド左舷側に機関遠隔操縦装置等が組み込まれたコンソールを、同コンソール後方に船舶自動識別装置(AIS)、DGPS航法装置等が設置された海図台を、操舵スタンド右舷側にレーダー2台及び電子海図情報表示装置を、両舷出入口上方の暴露部囲壁に舵角指示器、主軸回転計及び操船指令装置用スピーカーを、両舷船橋ウイングにスタンド形のレピーターコンパス及びサイドスラスト操作盤をそれぞれ装備していた。

翼角及び速力は、操舵室前面壁上部に掲示された港内速力表によると、2機1軸として運転中の場合、全速力前進が19.0度及び13.5ノット、半速力前進が16.5度及び11.5ノット、微速

力前進が11.5度及び7ノット、極微速力前進が7度及び4ノット、極微速力後進が7度及び4ノット、微速力後進が10.0度及び6.5ノット、半速力後進が13.0度及び8ノット、全速力後進が16.0度及び10ノットであった。

操縦性能は、海上試運転成績書（船体部）によると、喫水が船首5.34メートル船尾5.33メートル、排水量が8,597トンの状態の場合、22.30ノットの速力で前進中に左舵35度を令した際の最大縦距が387メートル及び最大横距が417メートル、22.19ノットの速力で前進中に右舵35度を令した際と同縦距が401メートル及び同横距が490メートル、22.1ノットの速力で前進中に全速力後進を令して船体が停止するまでの所要時間が3分04秒及び船体が停止するまでの航走距離が1,047メートルであった。

サイドスラストは、海上試運転成績書（船体部）によると、バウスラストの推力が約156.9キロニュートン、各スタンスラストの推力がいずれも約68.6キロニュートンで、前示状態の場合、バウスラストの翼角の指標を左に10又は右に10として回頭角0度から同角90度までの左右それぞれの回頭に掛かる所要時間が3分49秒及び4分08秒、各スタンスラストの翼角の指標をいずれも左に10又は右に10として回頭角0度から同角90度までの左右それぞれの回頭に掛かる所要時間が3分31秒及び3分34秒であった。

また、当該状態の場合、バウスラストの翼角の指標を左に8及び各スタンスラストの翼角の指標をいずれも右に10として回頭角0度から同角180度までの左回頭に掛かる所要時間が4分21秒であった。

(2) 与論港の状況

与論港は、鹿児島県薩南諸島最南端の同県与論島西部に位置し、同島の北岸に東西及び南の三方を陸岸で囲まれて北方を港口とする茶花地区及び同南岸に東西及び北の三方を陸岸で囲まれて南方を港口とする供利地区からなる地方港湾で、両地区とも至る所にさんご礁が拡張していた。

供利地区は、東部に北方及び西方に延びる各防波堤で囲まれた船だまりが設けられているほか、北部に長さ約60メートルの大良さんばし及び西部に長さ190メートルの岸壁（以下「供利岸壁」という。）が陸岸から南方にそれぞれ延びており、同岸壁をA及び他の旅客船が使用していた。

そして、供利地区北東部のさんご礁付近には、鹿児島県が管理する本体色赤色及び灯色赤光の与論港供利地区第二号灯浮標及び与論港供利地区第四号灯浮標がそれぞれ設置されていた。

(3) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（一部省略）会社が定めた安全管理規程を遵守し、鹿児島港、名瀬港、亀徳港、和泊港、与論港、本部港及び那覇港での豊富な操船指揮の経験を有するほか、各港における港湾事情及び水路事情を把握していた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか27人が乗り組み、旅客172人を乗せ、車両73台及び一般貨物約1,761トンを搭載し、船首5.65メートル船尾6.25メートルの喫水をもって、令和4年6月24日18時00分鹿児島港新港区の岸壁を発し、名瀬港、亀徳港、和泊港、与論港及び本部港を経由する予定で那覇港那覇ふ頭に向かった。

a 受審人は、安全管理規程に基づき、航海の安全を確保するため、

船橋当直を、三等航海士、次席三等航海士、二等航海士及び三席三等航海士に甲板部員1人を就かせて2人で入直する3時間4直の輪番制とするなか、鹿児島港での出港操船を終えたのち、在橋中の三等航海士に同当直を委ねて降橋し、各港での操船指揮に備えて自室で休息した。

a 受審人は、各航海士及び各甲板部員が交替して船橋当直に当たるなか、操船指揮を執りながら名瀬港及び亀徳港を経由したのち、翌25日11時25分和泊港に入港し、旅客89人を乗せ、車両25台及び一般貨物約1,170トンを搭載し、船首5.58メートル船尾5.87メートルの喫水となり、12時00分同港を出港し、12時10分半甲板部、機関部及び事務部の各出港部署配置を解除して機関を航海全速力前進にかけ、二等航海士に同当直を委ねて降橋した。

ところで、安全管理規程の運航基準によると、与論港供利地区においては時として西方への強潮流が生じることから、風向が南東で潮候が上げ潮の際には特に注意し、状況によっては出船右舷着け又は入船左舷着けすることが記載されていた。そして、a 受審人は、与論港供利地区付近の気象及び海象の各情報並びに各状況をそれぞれ確かめた上で、Aを供利岸壁に出船右舷着け又は入船左舷着けしていた。

また、a 受審人は、平素、旅客の円滑な乗下船を図り、与論港供利地区港口に至ると、大良さんばし法線と重視するように向首し、左舷方の供利岸壁と船体との距離を約200メートル保つとともに、前面窓中央部に接したレピーターコンパスの位置が、右舷方の船だまり出入口と並航するところで機関を極微速力前進にかけ、同位置と大良さんばし南端との距離が約400メートルとなる水域又はそ

のときの気象及び海象の各状況並びに船体の状態に応じた水域で機関を中立運転とし、当該位置が同岸壁南面と並航するところで左舷45度を令して機関を極微速力後進にかけ、バウスラストを併用して左回頭しながら供利岸壁に出船右舷着けしていた。

a 受審人は、二等航海士が船橋当直に当たるなか、昇橋して与論港供利地区西方沖合に至り、前示レピーターコンパスの右舷側に立って操船指揮を執りながら13時32分半甲板部、機関部及び事務部の各入港部署配置並びに機関用意を令し、同航海士をレーダーに、三等航海士を機関遠隔操縦装置に、甲板部員1人を操舵スタンドに、一等航海士及び同部員3人を船首部に、甲板部員2人を船尾部にそれぞれ就かせ、13時33分僅か過ぎ同地区港口に向けて手動操舵によって左回頭を始めた。

a 受審人は、13時34分機関を港内全速力前進にかけ、13時34分半機関を半速力前進にかけたところ、三等航海士からレーダーに表示された船首方位及び対地針路の差により自船が西方に圧流されている旨の報告を受けるなか、自身も供利岸壁への接近状況で船体が西方に圧流されていることを認め、舵効を得ることができる速力を保つつもりで13時35分半機関を微速力前進にかけ、二等航海士を船尾部配置に赴かせるとともに、左回頭を続けた。

a 受審人は、与論港供利地区南方沖合に至り、供利岸壁との相対位置関係で自船が平素よりも同岸壁に寄っていることを認め、供利岸壁から船体を離すつもりで同地区北東岸に向首することとし、13時36分僅か前与論港供利指向灯（以下「供利指向灯」という。）から187.5度（真方位、以下同じ。）1,420メートルの地点で、036度に向首し、左方に5度圧流され、12.1ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、速力指示器を見て前進行き

あしの速減状態を確かめながら進行した。

a 受審人は、前方の供利岸壁、大良さんばし、与論港供利地区第二号灯浮標、与論港供利地区第四号灯浮標及び船だまり出入口をそれぞれ目視して船位を確かめるなか、風向風速計を見ても風の影響はなく、海面状態も約0.3メートルの波高であり、同岸壁に出船右舷着けするつもりで、13時36分半平素よりも早めに機関を極微速力前進にかけて与論港供利地区港口に至り、左舵を令する時機を見計りながら続航した。

a 受審人は、13時38分僅か過ぎ供利指向灯から175度810メートルの地点に至り、037度に向首し、左方に16度圧流され、8.9ノットの速力で進行していたとき、左舵20度を令して舵角指示器で舵角を確かめても舵効を得られない状況になったことを認め、与論港供利地区北東部のさんご礁まで470メートルとなり、同さんご礁に向かって接近したが、機関を中立運転とする水域に差し掛かるまで時間的にも距離的にも余裕があり陸岸に寄せてから左舵45度を令すれば左回頭することができるものと思い、機関を全速力後進にかけて前進行きあしを止めるなど、減速措置を十分にとらなかった。

こうして、a 受審人は、与論港供利地区北東部のさんご礁に向かって続航し、右舷船橋ウイングに赴いて左舵45度を令して舵角指示器で舵角を確かめても依然として舵効を得られない状況を認め、13時38分半機関を中立運転とし、13時39分機関を微速力後進に、13時39分半機関を全速力後進にそれぞれかけたものの、及ばず、13時40分半僅か前供利指向灯から144度450メートルの地点において、Aは、031度に向首し、2.4ノットの速力となったとき、同さんご礁に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力4の南南東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

a 受審人は、機関を後進にかけるとともに、バラスト水を調整して自力離礁し、供利岸壁に着岸して船体への浸水状況及び旅客の安全確認を行ったのち、離岸し、本部港を經由して那覇港に入港した。乗揚の結果、船首部船底外板に修理を要しない擦過傷を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、与論港供利地区において、供利岸壁に接岸中、舵効を得られない状況になった際、減速措置が不十分で、同地区北東部のさんご礁に向かって進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、与論港供利地区において、供利岸壁に出船右舷着けするつもりで接岸中、左舵20度を令して舵角指示器で舵角を確かめても舵効を得られない状況になったことを認めた場合、機関を全速力後進にかけて前進行きあしを止めるなど、減速措置を十分にとるべき注意義務があった。しかし、同人は、機関を中立運転とする水域に差し掛かるまで時間的にも距離的にも余裕があり陸岸に寄せてから左舵45度を令すれば左回頭することができるものと思い、減速措置を十分にとらなかった職務上の過失により、与論港供利地区北東部のさんご礁に向かって進行して乗り揚げる事態を招き、船体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7月13日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文