

令和5年横審第26号

裁 決
旅客船A岸壁衝突事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 二級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官松崎範行出席のうえ審理し、
次のとおり裁決する。

主 文

受審人aの二級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和5年2月12日12時34分僅か前
東京都御蔵島港

2 船舶の要目

船 種	船 名	旅客船A
総 ト ン 数		5,681トン
全	長	118.00メートル
機 関 の 種 類		ディーゼル機関、推進用電動機
出	力	5,850キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、平成25年11月に進水し、最大搭載人員が船員60人旅客596人の、船体の中央やや船首寄りに船橋を配置する全通船楼型の鋼製貨客船で、船橋の操舵室中央に操舵スタンド、その左舷側に機関コンソール、同右舷側にレーダー2台及び電子海図情報表示装置、操舵スタンド前方に船内情報システムのモニターをそれぞれ装備し、京浜港東京区と伊豆諸島各港間の定期航路に就航していた。

また、Aは、バウスラスターを有し、船尾に、それぞれ個別に操作可能な、ディーゼル機関直結の可変ピッチプロペラとその後方にアジマス推進器という推進電動機を配して二重反転プロペラを構成しており、アジマス推進器が360度旋回可能で、出入港時にはスターンスラスターとしての機能も有していて、通常航行時には船尾の左右両舷に備えた補助舵を使用し、東京湾内航行時などにはアジマス推進器のプロペラを遊転させて舵とし、補助舵と共に用いてそれぞれ操船する機能を有していた。

海上試験運転成績書によれば、船首5.11メートル船尾5.10メートルの喫水のと看、後進力試験で、前進速力21.2ノットの状態から全速力後進を発令して船体停止までに要した時間及び同航走距離が3分18秒及び1,010メートルであり、旋回試験で、補助舵のみを使用した場合、速力20.4ノットの状態から舵角を左35度とした際の最大縦距が703メートル、最大横距が976メートルで、90度回頭に要する時間が1分40秒であり、速力20.6ノットの状態から舵角を右35度とした際の最大縦距が908メートル、最大横距が1,501メートルで、90度回頭に要する時間が2分14秒であった。

また、旋回試験で、アジマス推進器と補助舵の双方を使用した場合、速力21.1ノットの状態から舵角を左35度とした際の最大縦距が309メートル、最大横距が323メートルで、90度回頭に要する時間が44秒であり、速力20.9ノットの状態から舵角を右35度とした際の最大縦距が326メートル、最大横距が368メートルで、90度回頭に要する時間が46秒であった。

(2) 安全管理規程及び運航管理者による注意事項

Aの運航管理会社が定めた安全管理規程に基づく運航基準には、所属船舶ごとの港内速力基準、入航の可否判断条件等が記載され、入航の30分前に運航管理者が船長と着岸岸壁、同岸壁使用船舶の有無及び付近船舶の状況、気象及び海象状況並びに操船上の参考になる事項の情報についてやりとりを行う旨が定められており、同基準付属の運航基準図には、各港の出入港の際の基準針路及び航程、主な変針点並びに船長が操船を行う区間等が示されていた。

また、運航管理者は、御蔵島港での入航操船について、所属船舶の各船長に対して文書による注意喚起を行い、他港で入港用意の発令を着岸岸壁の1.5海里手前で行っているところ、1.75海里で行うこととし、入航操船に影響する外力の状況を早期に把握するように努め、着岸岸壁から0.3海里に接近するまでに自船の姿勢や行きあしに外力が大きく影響を与える場合には、着岸を中断し、沖合に退避するようにする旨を周知していた。

(3) 御蔵島港

御蔵島港は、東京都御蔵島北西部に位置する同島唯一の港であり、船だまりの防波堤から北西方に延びる長さ約200メートルで、その先端部に御蔵島港ふ頭灯台（以下「ふ頭灯台」という。）が設置された突堤が築造されており、定期旅客船が発着していた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか23人が乗り組み、旅客10人を乗せ、コンテナ22個を積載し、船首5.1メートル船尾5.2メートルの喫水をもって、令和5年2月12日09時52分東京都神湊港を発し、御蔵島港に向かった。

ところで、a受審人は、船長として約8年間の経験を有し、御蔵島港で、Aでの着岸操船経験が約100回あり、日頃、同港への着岸操船を行う場合、着岸岸壁からの距離が1.5海里のところに至って入港用意を発令して減速を始め、1.0海里のところでは港内速力の12ノットとし、0.5海里のところでは港内半速力の8.5ノットとすることを目安にしている、過去に同港への着岸操船中、外力の影響を受け、着岸を中断してやり直したことがあった。

a受審人は、12時20分御蔵島南端を右舷方にほぼ並航した時点で昇橋して操船の指揮を執り、御蔵島港の突堤の南面の岸壁（以下「南岸壁」という。）に出船右舷着けの状態として着岸することとし、12時28分半僅か前ふ頭灯台から229度（真方位、以下同じ。）1.4海里の地点で、針路を043度に定め、折からの海流に乗じて20.4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。

a受審人は、運航管理者からの情報提供に加えて日頃の航行状況と比較し、御蔵島港付近に北東方へ向かう海流があることを承知しており、12時28分入港用意を発令し、一等航海士をレーダー監視、三等航海士を機関操作、甲板員を操舵にそれぞれ就け、一等航海士から南岸壁との距離の報告を受けながら続航し、12時29分少し過ぎふ頭灯台から231度1.1海里の地点に至って減速を始め、12時30分半少し過ぎふ頭灯台から235度1,200メー

トルの地点で、速力が15.7ノットとなったとき、針路を059度に転じ、減速しながら南岸壁に向かって接近を続けた。

12時32分僅か過ぎa受審人は、ふ頭灯台から235度600メートルの地点に達し、速力が12.3ノットで、南岸壁まで560メートルとなったとき、電子海図情報表示装置の速力表示を見て想定よりも減速してなく、速力がいつもより過大である状況を確認したが、機関を全速力後進にかけて行きあしを逡巡すれば無難に着岸することができると思い、一旦着岸操船を中断して沖合に退避してから着岸をやり直すなど、運航管理者による注意事項の遵守を十分に行わなかった。

こうして、a受審人は、過大な速力のまま南岸壁に向かって接近を続け、12時32分半少し過ぎ機関を停止したのち、機関を微速力後進にかけ、12時33分少し前ふ頭灯台から227度360メートルの地点に至って緩やかに左転を始め、その後も行きあしが逡巡されないことから、12時33分僅か過ぎアジマス推進器を併用して機関を全速力後進とし、右舷錨を投下したものの、及ばず、12時34分僅か前ふ頭灯台から204度20メートルの地点において、Aは、船首が030度を向き、5.4ノットの速力となったとき、その船首が南岸壁に衝突した。

当時、天候は曇りで風力3の南西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好で、付近海域には北東方に向かう強い海流があった。

衝突の結果、球状船首に亀裂を伴う凹損等を生じたが、のちに修理され、南岸壁は壁面に修理不要の擦過傷を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、御蔵島港南西方沖合において、北東方に向かう強い海流を船尾方から受ける状況下、南岸壁に向かって接近中、運航管理者による注意事項の遵守が不十分で、過大な速力のまま、南岸壁に向かって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、御蔵島港南西方沖合において、北東方に向かう強い海流を船尾方から受ける状況下、南岸壁に向かって接近中、想定よりも減速してなく、速力がいつもより過大である状況を認めた場合、一旦着岸操船を中断して沖合に退避してから着岸をやり直すなど、運航管理者による注意事項を遵守すべき注意義務があった。ところが、同人は、機関を全速力後進にかけて行きあしを逡巡すれば無難に着岸することができると思い、運航管理者による注意事項を遵守しなかった職務上の過失により、過大な速力のまま南岸壁に向かって接近を続けて衝突する事態を招き、船体及び岸壁に損傷を生じさるに至った。

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 2 号を適用して同人の二級海技士（航海）の業務を 1 か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 6 年 2 月 28 日

横浜地方海難審判所

審判官 米 倉 毅