

令和6年横審第20号

裁 決

旅客船A防波堤衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

操縦免許 小型船舶操縦士

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

主 文

受審人aの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和6年1月25日20時15分

京浜港横浜区

2 船舶の要目

船 種 船 名 旅客船A

総 ト ン 数 18トン

全 長 17.45メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 423キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、平成19年10月に進水し、航行区域を限定沿海区域とする平水区域の場合における最大搭載人員が旅客80人及び船員2人のFRP製旅客船で、船体中央部やや船首寄りに操縦区画、その後方に連続して長椅子を設けた客室を配し、操縦区画には、前面に窓枠で3分割された窓ガラス、前部中央やや左舷寄りに舵輪、その前方に左舷側からレーダー、機関回転計及びGPSプロッター、左舷側に機関遠隔操縦装置、後方に操縦席をそれぞれ備え、X社が企画運営する京浜港横浜第1区（以下、港区の名称については「京浜港横浜」の冠称を省略する。）、第3区、第4区及び京浜港川崎第1区にまたがる京浜運河等の遊覧を目的とした旅客不定期航路事業に従事していた。

(2) 京浜港横浜区の状況

京浜港横浜区は、京浜港の南半分を占める東方に開いた水域で、区内が更に5区に分かれ、第1区と東側に隣接する第3区との境界に、瑞穂ふ頭南岸中央部付近から南東方に延びた後、緩やかに南方に湾曲して横浜航路に至る、可航幅約70メートルの切通し水路（以下「北水堤水路」という。）を挟み、長さ約510メートルの北側部分（以下「北側北水堤」という。）と長さ約360メートルの南側部分（以下「南側北水堤」という。）で構成された北水堤が築造され、北側北水堤の南端及び南側北水堤の北端には、それぞれ灯質が毎4秒に1閃光の単閃赤光及び単閃緑光で、光達距離が2.9海里及び灯高が3.5メートルの簡易標識灯各1基（以下「北側簡易標識灯」及び「南側簡易標識灯」という。）が、南側北水堤の南端には、灯質が明2秒暗2秒の等明暗赤光で、光達距離が

4海里及び灯高が15メートルの横浜北水堤灯台が、南側簡易標識灯と同灯台の間には、灯質が毎4秒に1閃光の単閃黄光で、光達距離が2.9海里及び灯高が3.0メートルの簡易標識灯10基が、約30メートルないし約45メートル間隔で設置され、同水路が第1区及び第3区を結ぶ通航路として一般小型船舶に利用されていた。

(3) 安全管理規程

X社は、安全輸送の確保を目的として、海上運送法に基づく安全管理規程、同規程の実施を図るため、京浜運河等の遊覧を目的とした旅客不定期航路事業の就航船に対する運航基準をそれぞれ定め、同基準の運航可否判断欄には、船長の職務権限として、発航中止及び基準航行中止の各判断、判断の前提となる気象並びに海象等の諸条件が規定されていたほか、添付された運航基準図には、田辺運河、塩浜運河及び大師運河等の遊覧を順次行った後、京浜運河北部を反転して帰途に就き、大黒ふ頭北西方沖合に至れば、針路をやや南方に転じて横浜航路を横切り、北水堤南方沖合を航行する基準経路が示されていた。

(4) a 受審人の経歴

a 受審人は、（一部省略）Aに船長として乗り組み、年間約240回京浜運河等の遊覧を目的とした旅客不定期航路事業に従事し、平素、夜間に京浜運河等の遊覧時間が超過して遅延が生じたら、遅れを挽回して残りの航程に余裕を持たせる目的で、大黒ふ頭北西方沖合に至ったところから基準経路を逸脱し、第1区に向かう経路を短縮できる北水堤水路の利用を恒常的に行っていた。

そして、a 受審人による北水堤水路の針路法は、大黒ふ頭北西方沖合で北側及び南側両簡易標識灯の各灯光を視認したら、針路を同水路中央付近に向けて定め、18.0ノットの速力（対地速力、以

下同じ。)で進行し、北水堤水路東口まで約600メートルのところで、14.0ノットの速力に減じ、各灯光を頼りに北水堤水路中央を航行するものであった。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか1人が乗り組み、旅客11人を乗せ、遊覧の目的で、船首0.6メートル船尾1.7メートルの喫水をもって、令和6年1月25日18時45分第1区の係留地を発し、京浜運河に向かった。

a受審人は、京浜運河に至り、田辺運河、塩浜運河及び大師運河等の遊覧を順次行った後、京浜運河北部を反転して帰途に就き、大黒ふ頭北西方沖合に至り、京浜運河等の遊覧時間が超過して遅延が生じたことから、遅れを挽回して残りの航程に余裕を持たせる目的で、北水堤水路を経由して第1区に向かうこととし、基準経路を逸脱し、旅客を客室の長椅子に腰掛けた姿勢で待機させ、甲板員を操縦席右舷側に立った姿勢で見張りに就け、自らは操縦席に腰掛けた姿勢で操船に当たり、レーダーを休止したまま、GPSプロッターをヘッドアップ表示で0.75海里レンジ設定として大黒ふ頭北西方沖合から北水堤西方沖合に至る範囲を表示させた状態で作動させ、20時13分僅か過ぎ横浜大黒ふとう船だまり波除堤灯台（以下「波除堤灯台」という。）から307.5度（真方位、以下同じ。）450メートルの地点で、北側及び南側両簡易標識灯の各灯光を視認し、針路を北水堤水路中央付近に向く254度に定め、18.0ノットの速力で、手動操舵によって進行し、20時13分半僅か過ぎ波除堤灯台から286度680メートルの地点に至り、北水堤水路東口まで約600メートルのところとなったので、14.0ノットの速力に減じ、操船経験の浅い甲板員に対して航行

上の注意事項を指導することを思い立ち、視線を右舷船首方に見える北側簡易標識灯の灯光に向け、同灯及び北側簡易標識灯の背後に位置する高層建築物に設置された航空障害灯各灯の特徴並びに識別方法の説明を始めた。

減速したとき a 受審人は、針路が僅か南方に向く 251 度に転じ、南側北水堤が正船首 610 メートルのところとなり、その後同堤に向首接近する状況となったが、北側簡易標識灯の灯光との距離を目測した印象から、南方への偏位が僅かにあるものの、このまま第 1 区に向く針路でも北水堤水路を無難に航過できるものと思い、視線を船首方に戻して北側及び南側両簡易標識灯の各灯光を確認し、南側北水堤との相対位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、視線を右舷船首方に向けたまま、操船経験の浅い甲板員に対して航行上の注意事項を指導することを続けた。

こうして、a 受審人は、南側北水堤に向首したまま続航中、20 時 15 分僅か前視線を船首方に戻したところ、船首至近に南側簡易標識灯の灯光を認め、機関を後進にかけたものの、効なく、20 時 15 分波除堤灯台から 269.5 度 1, 240 メートルの地点において、A は、原針路及び原速力のまま、船首部が南側北水堤東岸北端付近に衝突した。

当時、天候は晴れで風力 3 の北北西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、船首部外板に破口を伴う擦過傷等を生じ、南側北水堤は、東岸北端付近の躯体上部に欠損を伴う擦過傷を生じたが、後に修理され、a 受審人、甲板員及び旅客 8 人が約 2 週間の加療を要する顔面外傷及び左膝関節挫創等を負った。

(原因及び受審人の行為)

本件防波堤衝突は、夜間、京浜港横浜区において、北水堤水路を經由して第1区に向かう際、船位の確認が不十分で、南側北水堤に向首進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、夜間、京浜港横浜区において、視線を右舷船首方に見える北側簡易標識灯の灯光に向け、北水堤水路を經由して第1区に向かう場合、平素、北側及び南側両簡易標識灯の各灯光を頼りに同水路中央付近を航行していたのだから、南側北水堤に向首接近することのないよう、視線を船首方に戻して北側及び南側両簡易標識灯の各灯光を確認し、南側北水堤との相対位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、北側簡易標識灯の灯光との距離を目測した印象から、南方への偏位が僅かにあるものの、このまま第1区に向く針路でも北水堤水路を無難に航過できるものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、南側北水堤に向首接近する状況であることに気付かないまま進行して衝突を招き、船体及び同堤にそれぞれ損傷を生じさせ、甲板員及び旅客8人を負傷させ、自らも負傷するに至った。

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小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和6年9月30日

横浜地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁