

令和5年広審第28号

裁 決
旅客船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官上羽直樹出席のうえ審理し、
次のとおり裁決する。

主 文

受審人aの四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和4年9月21日11時51分僅か前
愛媛県中島港

2 船舶の要目

船 種 船 名 旅客船A
総 ト ン 数 765トン
全 長 55.13メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 2,400キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、旅客定員が494人の船首船橋型鋼製旅客船兼自動車渡船で、2機2軸の固定ピッチプロペラ及び推力約3.5トンのバウスラスタが装備され、ウイングまでを室内に含む船橋には、操舵スタンド、機関遠隔操縦装置、バウスラスタ遠隔操縦装置、電子海図システム及びレーダー2台並びに両舷ウイングに舵、機関及びバウスラスタ各遠隔操縦装置がそれぞれ備えられていた。

操縦性能は、海上試運転成績書（船体部）によると、船首喫水2.18メートル船尾喫水2.95メートルの状態において、速力15.05ノットで前進中に左舵及び右舵各35度をとったとき、最大縦距が174.7メートル及び171.1メートル、最大横距が180.2メートル及び175.0メートル、90度回頭に要する時間が左旋回で30秒4、右旋回で30秒2であり、速力15.66ノットで前進中に全速力後進を発令してから船体が停止するまでの所要時間及び最短停止距離が1分48秒及び485.9メートルであった。

(2) Aの運航形態及び運航基準等

A社は、Aを、愛媛県松山港、中島港、同県野忽那漁港及び愛媛県睦月漁港を結ぶ一般旅客定期航路事業に、1日5便従事させ、同社の安全管理規程に基づく運航基準において、発航を中止する条件を、港内で風速毎秒18メートル以上若しくは波高 1.5メートル以上のときと定めていた。

(3) 中島港

中島港は、愛媛県中島の東部に位置し、北側の陸岸から南方に約400メートル延びる北防波堤と南側の陸岸から北方に約250メ

ートル延びる南防波堤間の可航幅約140メートルで東方に開いた港口を形成し、南防波堤北端から西方約300メートルのところに陸岸から東方に約60メートル延びるフェリー栈橋が設けられていた。

(4) a 受審人の経歴

a 受審人は、（一部省略）令和2年からAの船長職を執っていた。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか4人が乗り組み、第3便として、旅客60人を乗せ、車両等20台を積載し、船首2.0メートル船尾3.1メートルの喫水をもって、令和4年9月21日11時45分松山港に向け、中島港のフェリー栈橋を入船右舷着けの状態から離棧した。

ところで、a 受審人は、平素、中島港を出港する場合、全ての係留索を離し、舵中央、バウスラスターを左方及び両舷機を極微速力後進にかけ、南防波堤北端から北北西方約200メートルの位置まで後進し、両舷機を中立運転とした後、左舵一杯、バウスラスターを左方及び両舷機を極微速力前進にかけ、左回頭により港口に向首し、出港していた。

また、同日第1便の出港時から北北東寄りの強風が吹いていたものの、発航中止基準に達していなかったため、定刻に出港していた。

a 受審人は、北北東寄りの強風が吹く状況下、一等航海士を船首に、機関長及び甲板員を船尾にそれぞれ配置し、右舷ウイングで操船に当たり、全ての係留索を離した後、11時47分半船首が262度（真方位、以下同じ。）を向き、舵中央、バウスラスターを左方及び両舷機を極微速力後進にかけ、後進を開始した。

a 受審人は、後進を続けて船尾が風上に向き、その後風下に圧流されてフェリー栈橋に接近したので、船首を港口に向けるため両舷

機を中立運転とし、11時49分半伊予中島港南防波堤灯台から294度200メートルの地点で、船首が175度を向き、左舵一杯、バウスラスターを左方及び両舷機を極微速力前進にかけ、左回頭を開始した。

a 受審人は、11時50分伊予中島港南防波堤灯台から288度180メートルの地点で、船首が136度を向き、3.2ノットの速力（対地速力、以下同じ。）となったとき、南防波堤まで180メートルとなり、左舷正横から強風を受け、このまま回頭を続けると南防波堤に著しく接近するおそれがあったが、平素と同様の操船で支障なく回頭できるものと思い、更に舵効を得るため機関を増速して回頭するなど、風圧流に対する措置を十分にとらなかった。

a 受審人は、南防波堤に向かって圧流されながら回頭を続け、11時50分半同防波堤北端が船首至近となり、両舷機を半速力前進にしたものの、及ばず、11時51分僅か前伊予中島港南防波堤灯台から287度10メートルの地点において、Aは、船首が107度を向き、5.1ノットの速力となったとき、南防波堤北端の根固めブロックに乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力6の北北東風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船首部船底外板に凹損、擦過傷等を、南防波堤は、根固めブロックに欠損等をそれぞれ生じたが、後にいずれも修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、中島港において、北北東寄りの強風が吹く状況下、同港の港口に向けるため左回頭する際、風圧流に対する措置が不十分で、南

防波堤に向かって圧流されたことによって発生したものである。

a 受審人は、中島港において、北北東寄りの強風が吹く状況下、同港の港口に向けるため左回頭する場合、南防波堤に著しく接近することのないよう、更に舵効を得るため機関を増速して回頭するなど、風圧流に対する措置を十分にとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、平素と同様の操船で支障なく回頭できるものと思い、風圧流に対する措置を十分にとらなかった職務上の過失により、南防波堤に向かって圧流されて同防波堤北端の根固めブロックに乗り上げる事態を招き、船体及び南防波堤にそれぞれ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 2 号を適用して同人の四級海技士（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 3 月 2 1 日

広島地方海難審判所

審判官 永 本 和 寿