

令和7年仙審第5号

裁 決

貨物船A岸壁衝突事件

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、理事官荒木信也出席のうえ審理し、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6年6月25日14時26分半僅か過ぎ

新潟県柏崎港

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 499トン

全 長 68.70メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 735キロワット

3 事実の経過

(1) 構造、設備及び操縦性能

Aは、令和3年8月に進水し、1軸右回りの固定ピッチプロペラ及び出力234キロワットのバウスラスタを装備した全通二層甲板船尾船橋型の鋼製貨物船で、上甲板に設けた3層の船室の最上層に船橋を配し、船橋前部中央に操舵スタンドを、その右舷側に1号レーダー、機関遠隔操縦装置及びスラスタ操縦装置を、左舷側にVHF無線電話、GPSプロッター、2号レーダー及び魚群探知機能付きGPSプロッターをそれぞれ備えていた。

また、AのGPSアンテナは、船尾から10メートル、左舷端から11メートル、右舷端から3メートルの位置に設置されていた。

そして、海上試運転成績表（船体部）によれば、船首1.83メートル船尾3.19メートルの喫水におけるGPSを用いた前後進試験の結果は、機関を回転数毎分230として11.4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2分49秒、進出距離が480メートル、4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1分、進出距離が60メートルであった。

(2) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（一部省略）令和3年10月からAの船長職に就くようになり、柏崎港の入港操船を20回以上経験していた。

(3) 柏崎港東ふ頭岸壁等

柏崎港は、同港西端の陸岸から北北東方約2,280メートル沖合まで延びる西防波堤が築造されており、同防波堤の根元部分に西ふ頭、同ふ頭から東方へ順に中央ふ頭、東ふ頭、中浜ふ頭があった。

また、東ふ頭は、北北西方に延び、同ふ頭東面が長さ130メー

トルの東ふ頭岸壁になっており、同岸壁前の水深が約6.0メートルないし約8.0メートルであった。

(4) 平素の着岸操船

a 受審人は、平素、柏崎港に入航したのち、西防波堤に沿って南下し、東ふ頭岸壁から約1,390メートルの地点に達したときに機関を中立運転とし、その後3ノット以下の速力で南下を続け、同岸壁付近に至ったとき、2ノット以下の速力で東ふ頭岸壁への進入角度が10度ないし20度となるように針路を調整し始め、船首が係船後の操舵室位置の至近に達したところで、機関を極微速力後進にかけ、バウスラストを併用して着岸していた。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか5人が乗り組み、石材1,600トンを積載し、船首3.70メートル船尾5.00メートルの喫水をもって、令和6年6月25日10時35分新潟県姫川港を発し、柏崎港に向かった。

a 受審人は、14時00分柏崎港西方約2.5海里沖合で昇橋し、当直航海士と交替して単独の船橋当直に就き、船首に3人、船尾に2人の乗組員をそれぞれ配置し、自らは操舵スタンド後方に立って操船に当たり、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、同港に入航したのち、西防波堤に沿って南下し、14時20分柏崎港西防波堤灯台（以下「西防波堤灯台」という。）から201度（真方位、以下同じ。）645メートルの地点で、針路を197度に定め、7.7ノットの速力で、手動操舵により進行した。

a 受審人は、折からの西南西風による圧流を抑える目的で、平素よりも機関を中立運転とする時機を遅らせることとし、14時22分半少し過ぎ西防波堤灯台から199度1,280メートルの地点

に達して東ふ頭岸壁が船首方610メートルとなったとき、機関を中立運転として減速を開始した。

a 受審人は、14時25分半少し前西防波堤灯台から198.5度1,715メートルの地点に至り、船首端から東ふ頭岸壁までの距離が175メートルとなり、意図した2.0ノットの速力よりも速い4.1ノットの速力で同岸壁に接近する状況を認め、東ふ頭岸壁に衝突するおそれがあったが、平素よりも早い時機に機関を極微速力後進にかけるので、同岸壁至近に至るまでに速力を平素と同程度に減じることができるものと思い、直ちに機関を全速力後進にかけるなど、減速措置を十分にとらなかった。

こうして、a 受審人は、機関を極微速力後進にかけ、速力が思うように減じなかったことから、順次、微速力後進、半速力後進及び全速力後進にかけたものの、及ばず、14時26分半僅か過ぎ西防波堤灯台から198度1.02海里の地点において、Aは、船首が191度を向き、2.2ノットの速力になったとき、船首部が東ふ頭岸壁に衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の西南西風が吹き、潮候は上げ潮の末期であった。

衝突の結果、Aは、右舷船首錨シャンクに曲損等を、東ふ頭岸壁は、車止めに破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)

本件岸壁衝突は、柏崎港において、東ふ頭岸壁に着岸する目的で航行する際、減速措置が不十分で、過大な速力のまま同岸壁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、柏崎港において、東ふ頭岸壁に着岸する目的で航行する

場合、平素よりも遅い時機に機関を中立運転として減速を開始し、同岸壁付近に至って平素の2倍程度の速力となっているのを認めたのだから、東ふ頭岸壁に衝突することのないよう、直ちに機関を全速力後進にかけ、減速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、平素よりも早い時機に機関を極微速力後進にかけ、東ふ頭岸壁至近に至るまでに速力を平素と同程度に減じることができるものと思い、機関を極微速力後進にかけ、減速措置を十分にとらなかった職務上の過失により、過大な速力のまま、同岸壁に向かって進行して衝突する事態を招き、船体及び東ふ頭岸壁それぞれ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7年11月19日

仙台地方海難審判所

審判官 八 田 一 郎