

令和 7 年 横審第 4 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 三級海技士 (航海)

補 佐 人 1 人

本件について、当海難審判所は、理事官小林努出席のうえ審理し、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 6 年 3 月 20 日 16 時 52 分僅か過ぎ

千葉県浜金谷港

2 船舶の要目

船種船名 旅客船 A

総トン数 3,351 トン

全長 79.09 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 2,942キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、平成元年9月に進水し、可変ピッチプロペラ及びバウスラスターを備えた2機2軸2舵で、神奈川県横須賀港第7区と浜金谷港間の定期航路に就航する、最大搭載人員が船員20人、旅客680人の船首船橋型鋼製旅客船兼自動車渡船で、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、GPSプロッタ一及び2号レーダー、同スタンド右舷側に1号レーダーをそれぞれ装備していた。

海上試運転成績書によれば、船首2.688メートル船尾2.892メートルの喫水のとき、後進力試験で、前進速力14.3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路距離が1分44秒及び405メートルであり、バウスラスター効力試験で、機関を停止して行きあしがない状態で、右舷船尾方から毎秒3メートルの風を受ける状況下、ピッチ角を左20.8度として180度回頭するのに要した時間が2分27秒で、右舷正横方から毎秒3メートルの風を受ける状況下、ピッチ角を右20.9度として180度回頭するのに要した時間が2分40秒であり、船首2.657メートル船尾2.927メートルの喫水のとき、旋回力試験で、速力14.6ノットの状態から舵角を左35度とした際の最大縦距が188メートル、最大横距が126メートルで、90度回頭に要する時間が28.5秒であり、速力14.5ノットの状態から舵角を右35度とした際の最大縦距が204メートル、最大横距が138メートルで、90度回頭に要する時間が31.3秒であった。

(2) 安全管理規程等

Aの船舶所有者が定めた安全管理規程に基づく運航基準には、運航に対する可否判断の条件等が記載され、入航の5分前に船長が副運航管理者と搭載車両数及び港内の海象状況等の各情報について互いに連絡を行う旨並びに、入航予定地内の気象及び海象に関する情報を確認し、風速が毎秒18メートル以上に達していると認めるとときは、入航を中止し、適宜の海域での錨泊その他の適切な措置をとらなければならない旨がそれぞれ記載されていた。

(3) 浜金谷港

浜金谷港は、房総半島西岸の千葉県金谷漁港北方に位置し、東京湾に面して西方に開いた港であり、港奥の南岸に船舶所有者所属の定期旅客船が占有する長さ約70メートルの岸壁（以下「南占有岸壁」という。）が築造されていて、通常の運航時には、1日に7回ないし14回の出入航が行われていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか7人が乗り組み、旅客7人を乗せ、車両等8台を積載し、船首3.0メートル船尾3.2メートルの喫水をもって、令和6年3月20日16時15分横須賀港第7区を発し、浜金谷港に向かった。

ところで、a受審人は、定期旅客船で約13年間の船長経験を有し、その間の浜金谷港における着岸操船経験が数千回に及び、日頃、同港への着岸操船を行う際、減速して港内へ進入してから、左右両舷機を適宜用い、バウスラスターを併用して約180度右回頭したのち、南占有岸壁に出船左舷着けで着岸するようになっていた。

また、a受審人は、1日に2回、船舶所有者からファクシミリで気象情報を受信し、入航前に副運航管理者と連絡を取って得られた

情報から状況を判断するようにしており、荒天が予想される場合には、適宜インターネットに接続して詳細な気象情報を収集し、入航予定港から出港してきた僚船と無線で連絡を取り、同港の詳細な情報入手するようになっていた。

a 受審人は、出航操船に引き続いて操船の指揮を執って東京湾を東行し、16時45分浜金谷港の副運航管理者に連絡を入れ、同港で風速毎秒5メートルの北寄りの風である旨の情報を得たのち、入航準備を令して入航態勢に入り、南占有岸壁に出船左舷着けの状態で着岸することとし、16時47分僅か前浜金谷港防波堤灯台から305度（真方位、以下同じ。）830メートルの地点で、針路を112度に定め、12.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）から緩やかに減速をしながら、手動操舵によって進行した。

a 受審人は、16時48分僅か前浜金谷港防波堤灯台から315度480メートルの地点で、針路を128度に転じ、減速を続けながら続航していたところ、16時49分浜金谷港防波堤灯台から335度130メートルの地点に至り、速力が9.5ノットとなつたとき、浦賀水道航路南口付近を航行中の僚船の船長から、社内無線で、風速毎秒30メートルを越える北寄りの強風が吹き始めた旨の情報提供を受けた。

情報提供を受けたとき、a 受審人は、浜金谷港内でいつもと同様の方法で着岸操船を行い、回頭中にバウスラスターの性能を上回る強風を受けると、回頭できずに圧流されて南占有岸壁に衝突するおそれがあったが、僚船から情報を得た時点では、まだ風が強い状況ではなかったので、無難に着岸することができるものと思い、錨を用意し、一時的に南占有岸壁に右舷着けをして様子を見るなど、風圧流に対する措置を十分にとらなかつた。

こうして、a受審人は、16時50分僅か前浜金谷港防波堤灯台から098度120メートルの地点に至り、6.3ノットの速力の状態で、右舵一杯とし、右舷機を半速力後進、左舷機を全速力前進にかけ、バウスラスターを併用して右回頭を始めたところ、船首が南方を向いた頃、風速が急増した北北西風を右舷方から受け、バウスラスターを右一杯としても回頭できない状態となって圧流され、16時52分僅か過ぎ浜金谷港防波堤灯台から131度160メートルの地点において、Aは、船首が269度を向き、0.6ノットの前進行きあしとなったとき、その船首が南占有岸壁に衝突し、続いて左舷船尾が南占有岸壁東方の護岸に衝突した。

当時、天候は晴れで風力8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、千葉県富津市には雷、強風及び波浪の各注意報が、関東海域北部には海上暴風警報がそれぞれ発表されていた。

衝突の結果、左舷船首部及び左舷後部外板に擦過傷並びに左舷舵柱の凹損等を生じたが、のちに修理され、南占有岸壁は壁面コンクリートに欠損等を、南占有岸壁東方の護岸は気象観測装置固定ワイヤの切損等をそれぞれ生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、浜金谷港において、富津市に雷、強風及び波浪の各注意報が、関東海域北部に海上暴風警報がそれぞれ発表されている状況下、僚船から浦賀水道航路南口付近で強風が吹き始めた旨の情報提供を受けた際、風圧流に対する措置が不十分で、右回頭中に強風を受け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、浜金谷港において、富津市に雷、強風及び波浪の各注意

報が、関東海域北部に海上暴風警報がそれぞれ発表されている状況下、僚船から浦賀水道航路南口付近で強風が吹き始めた旨の情報提供を受けた場合、浜金谷港内でいつもと同様の方法で着岸操船を行い、回頭中にバウスラスターの性能を上回る強風を受けると、回頭できずに圧流されて南占有岸壁に衝突するおそれがあったのだから、錨を用意し、一時的に南占有岸壁に右舷着けをして様子を見るなど、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。ところが、同人は、僚船から情報を得た時点では、まだ風が強い状況ではなかったので、無難に着岸することができるものと思い、風圧流に対する措置を十分にとらなかつた職務上の過失により、右回頭中に強風を受けて圧流され、南占有岸壁への衝突を招き、船体及び岸壁等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 7 年 9 月 4 日

横浜地方海難審判所

審 判 官 米 倉 豪