

令和 7 年 横審第 7 号

裁 決

旅客船 A 桟橋衝突事件

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、理事官畠中充出席のうえ審理し、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 9 月 22 日 14 時 50 分

長野県諏訪湖

2 船舶の要目

船種 船名 旅客船 A

総トン数 19 トン

全長 29.23 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 294 キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、船首に操舵室を配し、両舷の各船尾にアウトドライブを有する双胴型の軽合金製旅客船で、同室前部中央に舵輪、その右舷側に機関遠隔操縦レバー、舵輪左舷側に両舷のアウトドライブ及び機関を同時に制御するジョイスティックをそれぞれ装備し、諏訪湖周遊の遊覧航行に従事していた。

(2) 係船桟橋の状況

Aの発着する桟橋は、諏訪湖東岸中央部に位置し、船舶所有者所属船舶の専用桟橋で、湖底に木製の支柱で固定された西方に延びる3本の木製桟橋とそれらをつなぐ南北方向に延びる木製甲板によって構成され、南側の桟橋が長さ29メートル幅3メートル、中央部の桟橋（以下「中央桟橋」という。）が長さ31メートル幅3メートル、北側の桟橋が長さ23メートル幅3メートルであり、中央桟橋と南側の桟橋の間の距離が10メートルであった。

(3) 着桟操船計画等

a 受審人は、平成15年からAの船長職に就き、遊覧航行でAを1日に約6回運航し、前示の各桟橋への着桟操船を行った経験が豊富であり、遊覧後の着桟時に中央桟橋南面へ入船左舷着けで着桟させる場合には、長野県初島北方を航過して徐々に減速しながら同桟橋に近づき、中央桟橋東方に設置された吹き流しによって風の状況を確かめてから同桟橋東方の甲板の杭を船首目標とし、約1ノットの速力として機関を中立運転とし、惰力で進行したのち、アウトドライブ及び機関を適宜使用して中央桟橋南面に接近して行きあしを止め、船首の係船索を取って態勢を整えて着桟する方法を探っていた。

また、その着桟の際、北寄りの風の影響が予測される場合には、圧流を考慮した進入角度として平素より幾分早い速力で接近するようにし、桟橋の近くで減速して風で船首が右方に振られたときには、右舷機を短時間微速力前進にかけ、左回頭する方向にアウトドライブを操作し、必要によっては機関を後進にかけることによって船首方向、回頭惰力及び行きあしをそれぞれ調整して対応していた。

(4) 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51人を乗せ、遊覧の目的で、船首1.5メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、令和6年9月22日14時30分中央桟橋を発し、諏訪湖北岸沖合に向かった。

a受審人は、諏訪湖北岸沖合を経由して同湖を反時計回りに周遊したのち、帰航を始め、中央桟橋の南面へ入船左舷着けで着桟することとし、14時47分長野県下諏訪町に所在する標高1,140メートルの四等三角点立石（以下「立石三角点」という。）から238度（真方位、以下同じ。）1,560メートルの地点で、針路を097度に定め、8.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）から緩やかに減速しながら、手動操舵によって進行した。

a受審人は、14時49分少し過ぎ立石三角点から232度1,380メートルの地点に至り、2.0ノットの速力となったとき、両舷機をそれぞれ中立運転とし、アウトドライブを操作して船体が中央桟橋と平行になる態勢として惰力によって接近を続け、14時50分少し前立石三角点から231度1,370メートルの地点に達したとき、折からの風によって船首が右方に振られたことを認め、アウトドライブを左方に操作して右舷機を微速力前進にかけて左回頭を始めた。

左回頭を始めたとき、a受審人は、平素より行きあしがある状態で左回頭を始めており、早期に回頭惰力を遞減させないと、回頭が止まらずに左舷船首部が中央桟橋に衝突するおそれがあったが、着桟前に風の影響を受けることはよくあるので、平素と同様に対処すれば無難に着桟することができるものと思い、右舷機を早めに後進にかけて回転数を上げるなど、左回頭惰力の遞減措置を十分にとらなかつた。

こうして、a受審人は、14時50分僅か前右舷機を中立運転とし、続いて両舷機を半速力後進にかけたものの、及ばず、14時50分立石三角点から231度1,350メートルの地点において、Aは、船首が089度を向き、僅かな前進行きあしとなつたとき、左舷船首部が中央桟橋に衝突した。

当時、天候は曇りで風力3の北風が吹き、視界は良好であった。衝突の結果、左舷船首部外板に修理不要の擦過傷を生じ、中央桟橋は甲板に割損等を生じたが、のちに修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件桟橋衝突は、諏訪湖において、中央桟橋の南面に着桟操船中、風によって船首が右方に振られ、アウトドライブ及び右舷機を使用して左回頭を行った際、左回頭惰力の遞減措置が不十分で、左舷船首部が同桟橋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、諏訪湖において、中央桟橋の南面に着桟操船中、風によって船首が右方に振られたことを認め、アウトドライブ及び右舷機を使用して左回頭を行った場合、右舷機を早めに後進にかけて回転数を上げるなど、左回頭惰力の遞減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、着桟前に風の影響を受けることはよくあるので、平素

と同様に対処すれば無難に着桟することができるものと思い、左回頭惰力の遞減措置を十分に行わなかった職務上の過失により、中央桟橋との衝突を招き、船体及び桟橋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 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 1 月 19 日

横浜地方海難審判所

審 判 官 米 倉 豪