

令和 7 年 神 審 第 18 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、令和 7 年 6 月 3 日 その管轄を門司地方海難審判所から当海難審判所に移転する指定があったので、当海難審判所は、理事官和田智生出席のうえ審理し、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 1 月 9 日 08 時 02 分少し過ぎ

関門港若松区

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船 A

総トン数 498 トン

全長 75.23 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,323キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び操縦性能

Aは、令和2年5月に進水し、バウスラスター及び4翼固定ピッチプロペラを装備した鋼製の全通二層甲板船尾機関型貨物船で、3層の甲板室の最上層に操舵室を配し、同室前部には、中央に操舵装置、その前方に電子海図システム、右舷側に機関遠隔操縦装置及びバウスラスター制御装置を組み込んだコンソールが設置され、左舷側に自動衝突予防援助装置付きのレーダー2台を備えていた。

ところで、海上試運転成績表抜粋写によれば、船首1.275メートル船尾3.325メートルの喫水で、航海速力は、連続最大出力の機関を回転数毎分290にかけての平均が14.06ノットの速力、連続最大出力の機関を回転数毎分290にかけて前進中、舵角35度による最大旋回直径が、右旋回では259メートル、左旋回では253メートル、同出力で前進中、全速力後進発令してから船体停止までに要する時間が1分49秒で、停止距離が471メートルであった。

(2) a 受審人の経歴

a受審人は、（一部省略）現有免状を取得後、船長の職に就いてから約1か月の経験があったものの、関門港の響灘南2号岸壁での着岸は初めてであった。

(3) 韶灘南2号岸壁及び着岸操船計画

響灘南2号岸壁（以下「2号岸壁」という。）は、関門港南西部にある同港若松第5区にあり、若松航路の北側に南東方に面して築造され、岸壁の法線が060度（真方位、以下同じ。）となっていた。

a 受審人の着岸操船計画は、若松航路を西行したのち、岸壁まで 500 メートルのところで速力 3 ノット（対地速力、以下同じ。）ないし 4 ノット、200 メートルのところで 2 ノットないし 3 ノットとなるように減速して着岸予定岸壁の沖合で同岸壁に直交する針路とし、着岸予定岸壁から船首が約 50 メートルのところで一旦行きあしを止めたのち、機関及びバウスラスターを使用して右転し、出船左舷着けで着岸するものであった。

(4) 本件発生に至る経緯

A は、a 受審人ほか 4 人が乗り組み、硫酸アンモニウム 650 トンを載せ、船首 3.2 メートル船尾 4.3 メートルの喫水をもって、令和 6 年 1 月 9 日 07 時 10 分 関門港門司区を発し、同港若松第 5 区に向かった。

a 受審人は、関門航路を北上したのち、07 時 48 分頃同航路から若松航路に入り、07 時 55 分頃同航路を西行中、着岸予定の響灘南 2 号岸壁南方沖合に漂泊するタグボート（以下「タグボート」という。）を右舷前方に視認した。

a 受審人は、舵輪の後方に立って単独で操船し、船首に一等航海士及び二等航海士を、船尾に機関長及び一等機関士をそれぞれ配し、自動衝突予防援助装置がタグボートに接近していることを知らせる警報を発することから、同船を目視で注意しながら若松航路を西行し、07 時 59 分僅か前若松航路第 7 号灯標（以下「若松 7 号灯標」という。）から 057 度 960 メートルの地点で、針路を 267 度に定め、機関を微速力前進として 11.9 ノットの速力から徐々に減速しながら、手動操舵によって進行した。

a 受審人は、08 時 00 分僅か過ぎ若松 7 号灯標から 038 度 650 メートルの地点に至り、機関を中立運転として 2 号岸壁前面

の海域に向け、右転を開始した。

08時00分少し過ぎ a受審人は、若松7号灯標から035度600メートルの地点に達し、船首が272度を向き、9.9ノットの速力となったとき、2号岸壁が右舷前方480メートルのところとなり、その後過大な速力で同岸壁に向かって接近する状況であったが、タグボートに気をとられ、レーダーの速力表示で速力を確かめるなど、速力の確認を十分に行わなかつたので、このことに気付かなかつた。

こうして、a受審人は、過大な速力であることに気付かないまま2号岸壁に向かって続航し、船首配置の一等航海士から速力が速いとの報告を受け、機関を全速力後進、バウスラスターを右一杯にかけ、右舵30度としたものの、及ばず、08時02分少し過ぎ若松7号灯標から352度680メートルの地点において、船首が333度を向き、速力が3.9ノットとなったとき、2号岸壁に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の東南東風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

その結果、バルバスバウに凹損等を、2号岸壁は、側壁に擦過傷をそれぞれ生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、関門港若松第5区において、2号岸壁に着岸する際、速力の確認が不十分で、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、関門港若松第5区において、2号岸壁に着岸する場合、過大な速力で同岸壁に接近することのないよう、レーダーの速力表示を

確かめるなど、速力の確認を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、タグボートに気をとられ、速力の確認を十分に行わなかつた職務上の過失により、過大な速力であることに気付かないまま 2 号岸壁に向かって進行して衝突する事態を招き、船体及び同岸壁に損傷をそれぞれ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 24 日

神戸地方海難審判所

審 判 官 桐 井 晋 司