

令和6年門審第32号

裁 決

押船A被押バージB 棧橋衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）（旧就業範囲）

本件について、当海難審判所は、理事官高橋寿則出席のうえ審理し、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 of 年月日時刻及び場所

令和5年7月6日13時05分

関門港若松第1区

2 船舶の要目

船 種	船 名	押船A	バージB
-----	-----	-----	------

総 ト ン 数	57トン
---------	------

全 長	21.30メートル	75.00メートル
-----	-----------	-----------

機 関 の 種 類	ディーゼル機関
-----------	---------

出 力	2,060キロワット
-----	------------

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

Aは、令和2年1月に竣工し、コルトノズルラダー付きプロペラを装備した2機2軸2舵の鋼製押船で、船体中央やや船首側の甲板上高さ約9メートルのやぐら上に操舵室を配し、同室前部中央に舵輪を、その右舷側にバウスラスター操作盤及び機関遠隔操縦装置を、左舷側にGPSプロッター及びレーダーをそれぞれ備えていた。

(2) 砂採取販売協同組合栈橋及び同栈橋への着栈操船計画等

砂採取販売協同組合栈橋（以下「組合栈橋」という。）は、洞海湾の奥洞海航路へ北東方に開いた奥行約500メートル幅約200メートルの妙見泊地の西岸に位置し、入口から約200メートルのところに、係船索用ドルフィンが歩廊橋で連結され、法線は025度となっていた。

a受審人は、A竣工時に船長として乗船し、組合栈橋には年間6回ほど寄航していた。

a受審人の組合栈橋への着栈操船計画は、若松航路を約9ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で西行し、奥洞海航路第3号灯浮標付近から針路を定めて減速を始め、同栈橋まで約450メートルの地点で2ノットの速力とし、組合栈橋に向けて左回頭をしたのち機関を中立運転として同栈橋正横付近で約1ノットの速力とし、その後、機関及びバウスラスターを種々使用して左回頭したのちに出船左舷付けで着栈するものであった。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか4人が乗り組み、令和5年7月6日03時00分関門港若松第1区を発し、05時40分福岡県白島西方沖合の海砂採取場に至り、その船首部を海砂約1,260立方メートル

を積載して船首 3.8 メートル船尾 3.6 メートルの喫水となった鋼製非自航バージ B の船尾中央凹部に簾合し、全長約 84.3 メートルの押船列（以下「A 押船列」という。）を構成し、船首 2.9 メートル船尾 3.0 メートルの喫水をもって、10 時 20 分同海砂採取場を発し、組合栈橋に向かった。

a 受審人は、0.125 海里レンジとしたレーダー及び GPS プロッターを作動させ、関門港の出航船等の情報収集のため VHF を聴取し、舵輪の後方に立って操船に当たり、12 時 31 分頃若松港口信号所を右に見て若松航路に入航して西行した。

a 受審人は、12 時 54 分半僅か過ぎ二島信号所から 078 度（真方位、以下同じ。）1.05 海里的の地点で、針路を 247 度に定め、8.9 ノットの速力から減速しながら、手動操舵によって進行した。

13 時 00 分少し過ぎ a 受審人は、二島信号所から 097 度 740 メートルの地点に達し、4.5 ノットの速力となり、組合栈橋まで 460 メートルに近づき、同栈橋に向けて緩やかに左回頭を開始したとき、機関を中立運転としたものの、速力が着栈操船計画どおりに逡減していない状況であったが、VHF の交信を聞くことに気をとられ、速力の逡減状態の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、機関を後進にかけて速力を減ずることなく過大な速力で続航した。

こうして、a 受審人は、13 時 05 分少し前組合栈橋を至近に認め、左舵一杯をとって船首スラスターを左一杯としたものの、及ばず、13 時 05 分二島信号所から 135 度 630 メートルの地点において、A 押船列は、船首が 175 度を向き、1.7 ノットの速力となったとき、その右舷船尾部が同栈橋に衝突した。

当時、天候は晴れで風力 2 の北北西風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、A は右舷船尾部外板に破口を伴う擦過傷を、組合栈橋は構造部材に曲損等を生じたが、のちいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件栈橋衝突は、関門港若松第 1 区において、組合栈橋に着栈する際、速力の逡減状態の確認が不十分で、過大な速力で接近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 1 区において、組合栈橋に着栈する場合、着栈操船計画どおり減速できるよう、速力の逡減状態の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、VHF の交信を聞くことに気をとられ、速力の逡減状態の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、速力が着栈操船計画どおりに逡減していない状況に気付かず、過大な速力で接近して組合栈橋へ衝突する事態を招き、船体及び栈橋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 4 月 1 5 日

門司地方海難審判所

審判官 関 昌 芳