

令和 7 年門審第 2 1 号

裁 決
コンテナ船 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 6 日その管轄を横浜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、理事官丸
田稔出席のうえ審理し、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 of 年月日時刻及び場所

令和 5 年 8 月 1 6 日 2 0 時 0 4 分僅か過ぎ
名古屋港第 4 区

2 船舶の要目

船 種 船 名 コンテナ船 A
総 ト ン 数 7 4 9 トン
全 長 9 3 . 9 0 メートル
機関の種類 推進用電動機

出 力 1,760キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、平成26年10月に進水し、ディーゼル発電機2機、推進用電動機2機及び4翼可変ピッチプロペラ2軸で構成する電気推進装置並びにバウスラスター及びフラップラダー2舵を装備した船首船橋型鋼製コンテナ船で、船橋前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台及び電子海図システム、右舷側に機関及びバウスラスター各遠隔操縦装置、両舷ウイングに操舵、機関及びバウスラスター用遠隔操縦スタンドがそれぞれ設けられていた。

(2) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（一部省略）Aには令和5年8月1日から乗船していた。

(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、20フィートコンテナ11個及び40フィートコンテナ45個を積載し、船首2.9メートル船尾3.2メートルの喫水をもって、令和5年8月16日20時00分飛島ふ頭北コンテナターミナル90号岸壁（以下「90号岸壁」という。）に左舷着けした態勢から、京浜港に向かうために離岸操船を開始した。

a 受審人は、左舷ウイングの遠隔操縦スタンドの後方に立って操船に当たり、左舷後方から風を受けていたことから、風下への移動防止のために船首スプリングライン1本を残し、20時03分半僅か過ぎ名港西大橋橋梁灯（R2灯）（以下「R2灯」という。）から191度（真方位、以下同じ。）300メートルの地点で、舵中央のままバウスラスターを右にかけるとともに左舷機を後進及び右

舷機を前進にかけ、右方への横移動を開始した。

横移動を開始したとき a 受審人は、船首スプリングラインを解纜^{かいらん}しないまま機関とバウスラスターを使用して横移動すると、船首スプリングラインが緊張して左回頭し、船首が 90 号岸壁に衝突するおそれがあったが、船尾方を見ることに気をとられ、船首付近を目視するなど、同ラインの確認を十分に行わなかった。

こうして、A は、船首スプリングラインを解纜しないまま横移動を続け、同ラインが緊張して左回頭し、20 時 04 分僅か過ぎ R2 灯から 193.5 度 290 メートルの地点において、船首が 325 度を向き、0.1 ノットの対地速力となったとき、その左舷船首部が 90 号岸壁に衝突した。

当時、天候は曇りで風力 5 の南風が吹き、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 は左舷船首部外板に修理を要さない擦過傷等を生じ、90 号岸壁はコンクリート部に欠損を生じたが、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、夜間、名古屋港第 4 区において、風力 5 の南風を左舷後方から受ける状況下、90 号岸壁から離岸する際、船首スプリングラインの確認が不十分で、同ラインを解纜しないまま横移動を続け、船首スプリングラインが緊張して左回頭したことによって発生したものである。

a 受審人は、夜間、名古屋港第 4 区において、風力 5 の南風を左舷後方から受ける状況下、90 号岸壁から離岸する場合、船首スプリングラインを解纜しないまま機関とバウスラスターを使用して横移動すると、

同ラインが緊張して左回頭し、船首が90号岸壁に衝突するおそれがあったから、船首付近を目視するなど、船首スプリングラインの確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、船尾方を見ることに気をとられ、船首スプリングラインの確認を十分に行わなかった職務上の過失により、同ラインを解纜しないまま横移動を続け、船首スプリングラインが緊張して左回頭し、船首が90号岸壁に衝突する事態を招き、船体及び90号岸壁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12月16日

門司地方海難審判所

審判官 神 崎 和 徳