令和７年仙審第１７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）

受　　審　　人　　ｂ

職　　名　Ａ一等航海士

海技免許　五級海技士（航海）（履歴限定）

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ｂの五級海技士（航海）の業務を１か月停止する。

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７年４月１４日１４時１８分半

青森港第２区

２　船舶の要目

船 種 船 名　貨物船Ａ

総トン数　４９９トン

全　　長　７４.５７メートル

機関の種類　ディーゼル機関

出　　力　７３５キロワット

３　事実の経過

(1)　構造、設備及び操縦性能

Ａは、平成２９年４月に進水し、１軸右回りの固定ピッチプロペラ及び出力２１３キロワットのバウスラスタを装備した全通二層甲板船尾船橋型の鋼製貨物船で、上甲板に設けた３層の船室の最上層に船橋を配し、船橋前部中央に操舵スタンドを、その右舷側にＶＨＦ無線機、機関遠隔操縦装置及び測深機を、左舷側にＧＰＳプロッター機能が組み込まれたレーダー２基及び電子海図システムをそれぞれ備えていた。

また、ＡのＧＰＳアンテナは、船首端から５５メートル、左舷端から９メートルの位置に設置されていた。

そして、海上公試運転成績書（船体部）によれば、船首１.６５５メートル船尾３.２４０メートルの喫水における後進試験の結果は、機関を回転数毎分６７０として１２.２２ノットの対水速力で前進中、全速力後進を発令したときから機関の回転が停止するまでに要した時間が１１秒、進出距離が６５.７２メートル、そのときの対水速力が１１.１４ノット、その後、船体停止までに要した時間が２分２４秒、進出距離が３８７.７４メートルであった。

(2)　ａ受審人の経歴等

ａ受審人は、（一部省略）船長として青森港における貨物船の入港操船を２０回ないし３０回経験し、令和６年１月からＡの船長職を執っていた。

(3)　ｂ受審人の経歴等

ｂ受審人は、（一部省略）令和６年からａ受審人の指導の下で出入港操船の訓練を受け、着岸操船を約４０回経験したものの、青森港の入港操船を行ったことがなかった。

(4)　青森港及び浜町ふ頭等

青森港は、青森湾の奥にある港で、港内が第１区から第３区及び南北方向に延びる航路に分かれており、同航路南方に築造された新中央ふ頭と同ふ頭東方に築造された新北防波堤との間の入口（以下「新北防波堤入口」という。）南方約５４０メートルに浜町ふ頭があった。

浜町ふ頭は、東側にマイナス９メートル東岸壁が、北側にマイナス７．５メートル岸壁（以下「浜町北岸壁」という。）がそれぞれ整備されていた。

そして、浜町北岸壁は、東西方向に約１４６メートル延び、同岸壁前の水深が約６．５メートルないし約８．０メートルであった。

(5)　ａ受審人の平素の浜町北岸壁着岸操船状況

ａ受審人は、平素、浜町北岸壁に着岸する際、機関を全速力前進にかけて航路北口から入航し、新北防波堤入口まで約１海里の地点に達したとき、機関を半速力前進として減速を開始し、航路の途中で東方に外れて新北防波堤入口に向けて南下し、同入口まで約３００メートルの地点に至ったとき、機関を中立運転とし、新北防波堤入口を約３ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で通過したのち、機関を適宜後進にかけて減速しながら南下を続け、浜町北岸壁まで約１００メートルの地点で一旦停止し、その後、機関を適宜極微速力前進としながら約１ノットの速力で同岸壁に接近し、浜町北岸壁に示された係船後の船橋位置が船橋に並ぶ頃、機関を極微速

力後進にかけ、バウスラスタを併用して姿勢を制御し、着岸していた。

(6)　本件発生に至る経緯

Ａは、ａ、ｂ両受審人ほか３人が乗り組み、硫酸アンモニウム１，４００トンを積載し、船首３．４０メートル船尾４．７０メートルの喫水をもって、令和７年４月１０日１８時４０分山口県宇部港を発し、北海道釧路港に向かった。

ａ受審人は、翌々１２日新潟県佐渡島南方沖合を北上中、天候が悪化するとの気象情報を入手したことから、青森港で避泊することとし、翌１３日１０時００分同港第３区の検疫錨地に至って錨泊を開始し、翌１４日１４時００分同錨地を発進して浜町北岸壁に向かった。

発進に先立ち、ａ受審人は、ｂ受審人に対し、浜町北岸壁への着岸操船について、港湾事情、針路法及び速力等の説明を行い、単独で着岸操船を行うよう指示した。

ｂ受審人は、ａ受審人と共に船橋当直に就き、レーダー２基を作動させ、ａ受審人の指揮の下、操舵スタンドの後方に立った姿勢で操船に当たり、１４時０９分半僅か前青森港新北防波堤西灯台（以下「新北防波堤灯台」という。）から００５度（真方位、以下同じ。）１．２３海里の地点で、針路を２０６度に定め、１１．２ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

１４時１１分僅か前ｂ受審人は、新北防波堤灯台から３５９度１，８１０メートルの地点に達し、緩やかに左転を始めた。

ｂ受審人が左転を始めてすぐにａ受審人は、青森港入航に際し、自ら操船の指揮を執らなければならないことを承知していたものの、ｂ受審人が約４０回の着岸操船を無難に行っていたので、同人に着

岸操船を単独で行わせても無難に着岸できるものと思い、ｂ受審人に減速を開始するよう指示をしたのち、係船索の準備を行う目的で降橋し、自ら操船指揮を執らなかった。

ｂ受審人は、レーダーに表示された速力を確認しながら操船を続け、ａ受審人から減速を開始するよう指示されていたものの、潮流の操船への影響が気になり、新北防波堤入口付近まで全速力前進で続航したのちに機関を中立運転として減速を開始することとし、１４時１５分半僅か過ぎ新北防波堤灯台から３２６度３００メートルの地点に至り、１６８度に向首し、緩やかに左転を続けていたとき、機関を中立運転として減速を開始した。

ｂ受審人は、１４時１６分半僅か前新北防波堤灯台から２３７度８０メートルの地点に達し、１３６度に向首し、９．７ノットの速力で、緩やかに左転を続けていたとき、浜町北岸壁まで５４０メートルとなり、着岸操船訓練時の約３倍の速力で同岸壁付近に達する状況を認め、過大な速力のまま浜町北岸壁に向かって進行し、同岸壁に衝突するおそれがあったが、浜町北岸壁至近に至るまでには速力が十分に減じるものと思い、機関を中立運転としたまま進行し、直ちに機関を全速力後進にかけるなど、減速措置を十分にとらなかった。

こうして、ｂ受審人は、速力が思うように減じないことに気付き、機関を極微速力後進から全速力後進に順次かけて右舵一杯とし、また、船首で係船索の準備を行っていたａ受審人が過大な速力のまま浜町北岸壁に接近する状況に気付いて船橋に向かったものの、いずれも及ばず、１４時１８分半新北防波堤灯台から１４５．５度５４０メートルの地点において、Ａは、船首が１５０度を向き、７．０ノットの速力になったとき、船首部が同岸壁に衝突した。

当時、天候は雨で風力４の西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

ａ受審人は、衝突後、船橋に到着し、事後の措置に当たった。

衝突の結果、球状船首に凹損等を、浜町北岸壁は、車止め及びコンクリート部分に破損等をそれぞれ生じたが、後にいずれも修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件岸壁衝突は、青森港第２区において、浜町北岸壁に着岸する目的で入航する際、減速措置が不十分で、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。

運航が適切でなかったのは、船長が、青森港入航に際し、自ら操船の指揮を執らなかったことと、着岸操船に当たっていた一等航海士が、減速措置を十分にとらなかったこととによるものである。

ｂ受審人は、青森港第２区において、浜町北岸壁に着岸する目的で入航する場合、着岸操船訓練時よりも遅い時機に機関を中立運転として減速を開始し、同岸壁付近に至ったとき、同訓練時の約３倍の速力で浜町北岸壁に向かって進行する状況を認めたのだから、同岸壁に衝突することのないよう、直ちに機関を全速力後進にかけるなど、減速措置を十分にとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、浜町北岸壁至近に至るまでには速力が十分に減じるものと思い、減速措置を十分にとらなかった職務上の過失により、過大な速力のまま同岸壁に向かって進行し、浜町北岸壁に衝突する事態を招き、船体及び浜町北岸壁それぞれに損傷を生じさせるに至った。

以上のｂ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五級海技士（航海）の業務を

１か月停止する。

ａ受審人は、青森港第２区において、浜町北岸壁に着岸する目的で入航する場合、自ら操船指揮を執るべき注意義務があった。しかるに、同人は、ｂ受審人が約４０回の着岸操船を無難に行っていたので、同人に着岸操船を単独で行わせても無難に着岸できるものと思い、自ら操船指揮を執らなかった職務上の過失により、単独で着岸操船を行っていたｂ受審人が減速措置を十分にとらないまま浜町北岸壁に向かって進行し、同岸壁に衝突する事態を招き、船体及び浜町北岸壁それぞれ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８年９月１６日

仙台地方海難審判所

審 判 官　　八　　田　　一　　郎