

令和7年横審第28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、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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和7年5月20日11時08分半少し前

静岡県清水港第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 75.24メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,176キロワット

### 3 事実の経過

Aは、平成26年2月に進水し、バウスラスター及びシリングラダーを備えた船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋前部中央に操舵スタンド、その左舷側にGPSプロッター及びレーダー2台、同スタンド右舷側に機関コンソールをそれぞれ装備し、a受審人ほか4人が乗り組み、空倉のまま、船首2.4メートル船尾4.2メートルの喫水をもって、令和7年5月15日16時00分青森県八戸港を発し、宮城県仙台塩釜港を經由して静岡県清水港に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、船体部海上試運転成績表によれば、船首1.128メートル船尾3.445メートルの喫水の時、前進速力13.84ノットの状態で、後進試験の際、全速力後進を発令してから船体停止までに要した時間及び同航走距離が1分34秒及び382メートル、旋回試験の際、舵角を左右それぞれ35度として90度回頭するのに要する各時間が47秒及び48秒、各最大旋回直径が双方ともに281メートルであった。

また、清水船だまりは、清水港第2区に位置し、出入航する際に航過する、日の出ふ頭北端とその北方の原油荷役棧橋のある岸壁から南東方に延びた防波堤とによって形成され、東方に開いた開口部の幅が、約90メートルであった。

a受審人は、越えて19日20時00分清水港第3区の外港防波堤東方沖合で錨泊して待機したのち、翌20日07時30分代理店担当者から清水船だまり北部の岸壁に向かうように連絡を受け、10時48分半揚錨を始め、10時50分航行を開始して単独の操船に当たり、GPSプロッターを起動し、操舵スタンド左舷側のレーダーを0.25海里レンジで海図データを重畳して表示させ、その左舷側のレーダーを1.5海里レンジとし、共にノースアップ表示としてそれ

ぞれ作動させ、清水港内を南下した。

a 受審人は、11時00分半僅か前清水港江尻船だまり北防波堤灯台（以下「江尻北灯台」という。）から059度（真方位、以下同じ。）1,350メートルの地点で、針路を237度に定め、10.9ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

a 受審人は、11時01分半僅か過ぎ江尻北灯台から060度960メートルの地点に至って減速を始めるとともに緩やかに左回頭を始めたところ、左舷前方に北上する小型の船舶を認め、同船と航過してから清水船だまりに向かうこととし、11時04分江尻北灯台から101度370メートルの地点で、機関を中立運転とし、回頭を続けながら惰力で続航した。

a 受審人は、11時05分僅か前江尻北灯台から143度400メートルの地点に至り、8.7ノットの速力となったとき、左回頭を終え、202度の針路として前示の船舶の動静を監視しながら惰力で進行を続け、11時07分半少し前江尻北灯台から174度730メートルの地点に至り、4.2ノットの速力となったとき、同船が針路を右方に転じたように見えたので、機関を微速力前進にかけ、右舵をとって清水船だまりに向けて右回頭を始めた。

右回頭を始めたとき、a 受審人は、日の出ふ頭北端まで90メートルとなり、同北端に接近している状況を認めたが、バウスラスターが使用可能になっており、自船の操縦性能であればその距離でも回頭することができると思い、いったん行きあしを止めて態勢を立て直し、日の出ふ頭北端との航過距離を保って清水船だまりに向かうなど、ふ頭との航過距離を確保する措置を十分にとらなかった。

こうして、a 受審人は、右回頭を続けて日の出ふ頭北端に接近する

状況となり、11時08分衝突の危険を感じて左舵一杯とし、バウスラスターを右全速力にかけたものの、及ばず、11時08分半少し前江尻北灯台から179度790メートルの地点において、Aは、船首が274度を向き、2.0ノットの速力となったとき、その左舷船尾部が日の出ふ頭北端に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の東北東風が吹き、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、左舷船尾部外板に凹損等を生じ、日の出ふ頭は岸壁の安全柵の倒壊等をそれぞれ生じた。

#### (原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、清水港第2区において、清水船だまりに向けて右回頭を行う際、ふ頭との航過距離を確保する措置が不十分で、日の出ふ頭北端に向かって接近したことによって発生したものである。

a 受審人は、清水港第2区において、清水船だまりに向けて右回頭中、日の出ふ頭北端に接近している状況を認めた場合、同ふ頭に衝突することのないよう、いったん行きあしを止めて態勢を立て直し、日の出ふ頭との航過距離を保って清水船だまりに向かうなど、ふ頭との航過距離を確保する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、バウスラスターが使用可能になっており、自船の操縦性能であればその距離でも回頭することができると思い、ふ頭との航過距離を確保する措置を十分にとらなかった職務上の過失により、右回頭を続けて日の出ふ頭北端との衝突を招き、船体及び同ふ頭北端の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8年3月19日

横浜地方海難審判所

審判官 米 倉 毅