令和８年横審第５号

裁　　決

油送船Ａ桟橋衝突事件

受　　審　　人　　a

職　　名　Ａ船長

海技免許　三級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官栃下勝則出席のうえ審理し、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５月６日１３時１２分少し前

京浜港横浜第５区

２　船舶の要目

船 種 船 名　油送船Ａ

総 ト ン 数　１，９６０トン

全　　長　８９．８９メートル

機関の種類　ディーゼル機関

出　　力　２，４２７キロワット

３　事実の経過

(1)　設備及び操縦性能

Ａは、平成２４年６月に進水し、１軸右回りの４翼固定ピッチプロペラ及び最大舵角７０度まで操作できるシリングラダー並びにバウスラスターを装備した全通一層甲板船尾船橋型の鋼製油送船で、船尾楼の最上層に操舵室を配し、同室中央に操舵装置を、その左舷側にレーダー２台及びＧＰＳプロッターを、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が組み込まれたコンソールをそれぞれ装備していた。

操縦性能は、船体部海上試運転成績表によれば、船首３．０６０メートル船尾４．２９０メートルの喫水で、１５．１ノットの速力で航走中、舵角を３５度とったときの最大旋回直径が、右旋回では３０５メートル、左旋回では２８８メートル、並びに１５．１ノットの前進速力で航走中、全速力後進発令から船体停止までに要する時間及び航走距離がそれぞれ４分２１秒及び１，２７１メートルであった。

(2)　製油所所有の専用桟橋Ｈ３の状況

製油所所有の専用桟橋Ｈ３（以下「Ｈ３桟橋」という。）は、京浜港横浜第５区に所在し、法線が１２６度の陸岸から海上に向けて１８６度の方向に長さ約１１０メートルの桟橋が３本、長さ約１３０メートルの桟橋が１本それぞれ設置され、製油所が所有する櫛形状となった計４本の専用桟橋のうち、西側から３番目の桟橋であった。

また、隣接する西側の専用桟橋Ｈ２（以下「Ｈ２桟橋」という。）は、Ｈ３桟橋から約１００メートル隔てて設置されていた。

(3)　船舶安全基準

運航会社のＸ社が作成した船舶安全基準第５章入出港及び着離桟

作業には、櫛形桟橋に入船着桟する場合は、可能な限り桟橋前面より船幅の１．５倍以遠の海域で平行にして着桟すること、及び引船の配備基準は定められていなかったものの、船長が着桟に不安を感じた場合、引船を手配することができる旨がそれぞれ記載されていた。

(4)　ａ受審人の経歴

ａ受審人は、（一部省略）令和６年１月から船長職に就き、同年３月にＡに船長として乗船するようになった。

(5)　Ｈ３桟橋着桟操船計画等

ａ受審人のＨ３桟橋着桟操船計画は、桟橋まで約１．５ノットの速力で接近し、船首端がＨ３桟橋の南端と並んだところで左舷錨を投下したのち、機関及びバウスラスターを種々に使用して同桟橋に接近し、入船右舷着けで着桟するものであった。

また、ａ受審人は、Ｈ３桟橋での着桟操船は初めてで、櫛形状となった同桟橋は奥行きが短く、Ｈ３桟橋の南端から自船の船尾部分がはみ出ることから、行きあしの調整及び船体の姿勢に注意が必要であり、着桟することに対して操船が困難であると認識していた。

(6)　気象の状況等

横浜地方気象台は、令和６年５月６日０４時２４分神奈川県横浜市に強風注意報を発表し、同日昼前から夜のはじめ頃にかけて、南西の風が海上で最大風速１３メートルに達すると予報していた。

また、ａ受審人は、横浜市に強風注意報が発表されていることを承知していた。

(7)　本件発生に至る経緯

Ａは、ａ受審人ほか１０人が乗り組み、空倉のまま、船首２．８メートル船尾４．６メートルの喫水をもって、令和６年５月６日

１２時２０分東京湾中ノ瀬Ｃ灯標南方沖合の錨地を抜錨し、京浜港横浜第５区のＨ３桟橋に向かった。

抜錨するにあたり、ａ受審人は、横浜市に強風注意報が発表されていること及び櫛形状となったＨ３桟橋は奥行きが短い桟橋で自船の船尾部分がはみ出ることを知り、同桟橋に入船右舷着けで着桟操船中、機関を後進にかけるとプロペラ放出流の船尾側圧作用により船尾がＨ３桟橋から遠ざかり、南寄りの強風を右舷船尾方から受けるようになって風下のＨ２桟橋に向かって圧流されるおそれがあったが、午前中の風速が毎秒１０メートル程度であったものの、昼にかけて弱くなり、白波も少なくなってきたように見えたので、これ以上風が強くなることはないものと思い、引船を手配し、同船を使用して着桟するなど、着桟時における安全確保の措置を十分にとらなかった。

ａ受審人は、東京湾を西行し、機関長を機関操作に就け、船首に一等航海士ほか３人を、船尾に二等航海士ほか１人をそれぞれ配置し、レーダー及びＧＰＳプロッターを作動させ、自ら操舵室の中央で操船指揮に当たり、１２時４４分少し過ぎ京浜港横浜第５区に入域し、１２時５６分少し前日通本牧ふとう導灯（後灯）（以下「本牧ふとう後灯」という。）から２０９度（真方位、以下同じ。）１．３７海里の地点で、針路を３１７度に定め、機関を微速力前進として７．１ノットの速力（対地速力、以下同じ。）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、Ｈ３桟橋南方沖合に至り、着桟の許可を示す旗が揚がったことを確認したことから、同桟橋に向かって接近することとし、１３時０２分半僅か前本牧ふとう後灯から２２８．５度１．３０海里の地点に達し、Ｈ３桟橋に向けて右回頭を開始した。

ａ受審人は、１３時０６分頃船首がＨ３桟橋の南端と並んだので左舷錨を投下し、１３時０８分少し前本牧ふとう後灯から２３５度１．１６海里の地点で、ヘッドライン及び船首スプリングラインを取ったとき、南寄りの強風を右舷船尾方から受けるようになって風下のＨ２桟橋に向かって圧流されていることに気付き、左舵一杯、機関を微速力前進、バウスラスターを左一杯として船体をＨ３桟橋と平行となるようにしたものの、及ばず、１３時１２分少し前本牧ふとう後灯から２３７度１．１５海里の地点において、船首が０７０度を向き、０．５ノットの速力となったとき、その左舷船尾部がＨ２桟橋の南端に衝突した。

当時、天候は曇りで風力４の南南西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好で、横浜市には強風注意報が発表されていた。

その結果、左舷船尾部外板に凹損等を、Ｈ２桟橋は、防舷材に亀裂等をそれぞれ生じた。

（原因及び受審人の行為）

本件桟橋衝突は、横浜市に強風注意報が発表された状況下、東京湾中ノ瀬Ｃ灯標南方沖合の錨地を抜錨するにあたり、着桟時における安全確保の措置が不十分で、京浜港横浜第５区において、Ｈ３桟橋に入船右舷着けで着桟操船中、南寄りの強風を右舷船尾方から受けるようになって風下のＨ２桟橋に向かって圧流されたことによって発生したものである。

ａ受審人は、横浜市に強風注意報が発表された状況下、東京湾中ノ瀬Ｃ灯標南方沖合の錨地を抜錨する場合、同注意報が発表されていること及び櫛形状となったＨ３桟橋は奥行きが短い桟橋で自船の船尾部分がはみ出ることを知り、同桟橋に入船右舷着けで着桟操船中、機関を後進に

かけると船尾側圧作用により船尾がＨ３桟橋から遠ざかり、南寄りの強風を右舷船尾方から受けるようになって風下のＨ２桟橋に向かって圧流されるおそれがあったのだから、引船を手配し、同船を使用して着桟するなど、着桟時における安全確保の措置を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、これ以上風が強くなることはないものと思い、着桟時における安全確保の措置を十分とらなかった職務上の過失により、南寄りの強風を右舷船尾方から受けるようになって風下のＨ２桟橋に向かって圧流され、同桟橋と衝突する事態を招き、船体及びＨ２桟橋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８年８月２６日

横浜地方海難審判所

審 判 官　　桐　　井　　晋　　司