

令和6年門審第26号

裁 決  
旅客船A岸壁衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

操縦免許 小型船舶操縦士

受 審 人 a 2

職 名 A甲板員

操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、当海難審判所は、理事官牧野真人出席のうえ審理し、  
次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 を戒告する。

受審人 a 1 を懲戒しない。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和5年5月5日18時02分少し過ぎ

鹿児島県住吉漁港

2 船舶の要目

船種船名 旅客船A

総トン数 19トン  
全長 16.30メートル  
機関の種類 ディーゼル機関  
出力 1,030キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等

Aは、平成2年1月に進水し、航行区域を限定沿海区域とする最大搭載人員が旅客61人及び船員2人の2機2軸を有する軽合金製旅客船で、船首側から前部客室を、その後方に一段高い後部客室を配し、同客室前部右舷側に操縦区画を設け、同区画前部に舵輪、その左舷側に機関回転計及びGPSプロッター、右舷側にレーダー及び機関操縦レバーをそれぞれ備えていた。

そして、機関操縦レバーは、減速機の前後進切替レバーに接続されたクラッチワイヤ及び機関回転制御用の調速ワイヤの2種類のワイヤを介して機関操縦レバーの操作が機関に伝達され、同レバーを前進側にすると、クラッチワイヤを介して前進側にクラッチが嵌合されると同時に機関操縦レバーの操作量で調速ワイヤを介して機関回転数が制御されていた。

#### (2) 関係人の経歴

##### ア a1受審人

a1受審人は、(一部省略) Aでの2か月間の研修期間を経て令和5年5月1日から船長として乗船していた。

##### イ a2受審人

a2受審人は、(一部省略) 令和5年5月1日からAに甲板員として乗船していた。

#### (3) 住吉漁港

住吉漁港は、鹿児島県種子島の西岸に位置し、同県住吉岬東方の湾入部にある漁港で、その北岸から南方に延びる防波堤と東岸から西方に延びる防波堤とに囲まれた船だまりが形成され、その中央部には北岸から南方に伸びる幅4.5メートル長さ90メートルの中突堤が築造されていた。

#### (4) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1 及び a 2 両受審人のほか、定員を超過する4人が乗り組み、作業員40人を乗せ、船首1.1メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、令和5年5月5日17時20分鹿児島県葉山漁港を発し、住吉漁港に向かった。

a 1 受審人は、舵輪後方の操縦席に腰を掛けた姿勢で操船に就き、住吉漁港に向けて南下した後、17時52分頃住吉岬南方沖合に到着して減速しながら中突堤東方沖合に向けて北上し、17時56分同堤東方40メートル沖合で、針路を中突堤に向けるつもりで右舷機の操縦レバーを前進に、左舷機の操縦レバーを後進にしたところ、右舷機のクラッチが嵌合した感触を得られず、a 2 受審人から一旦沖合に移動するように進言があり、18時01分少し前同堤南方50メートル沖合で、両舷機の操縦レバーを中立とし、a 2 受審人と操船を交替した。

一方、a 2 受審人は、2機2軸の旅客船の経験から、中突堤にほぼ直交する針路で接近し、同堤手前で左舷機を後進にかければ出船右舷着けできると考えて操船に就き、右舷機のクラッチが嵌合した感触を得られなかった原因を確認せずに中突堤に接近すると、衝突するおそれがあったが、左舷機だけでも無難に着岸できるものと思い、右舷機の操縦レバーを前後進して放出流を確かめるなど、機関の運転状態の確認を十分に行わなかったため、右舷機の

クラッチワイヤと同レバーとの締付けボルトが脱落してクラッチが前進に入ったままになっていることに気付かず、左舷機を前進にかけ、同堤に接近を始めた。

a 2 受審人は、18時02分半少し前種子住吉灯台から121度（真方位、以下同じ。）570メートルに当たる、中突堤東側南端（以下「基点」という。）から033度50メートルの地点で、針路を267度に定め、2.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により進行した。

こうして、a 2 受審人は、中突堤に向首して続航し、18時02分半僅か過ぎ両舷機の操縦レバーを全速力後進としたものの、右舷機が全速力前進にかかり、18時02分半少し過ぎ基点から357度40メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力で、その船首が同堤に衝突した。

当時、天候は曇りで風力4の南東風が吹き、潮候は上げ潮の末期に当たり、視界は良好であった。

衝突の結果、船首部外板に凹損を伴う擦過傷を、中突堤は車止めに割損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、住吉漁港において、中突堤に接近する際、機関の運転状態の確認が不十分で、同堤に向首進行したことによって発生したものである。

a 2 受審人は、住吉漁港において、中突堤に接近する場合、右舷機のクラッチが嵌合した感触を得られなかったのだから、操縦レバーを前後進して放出流を確かめるなど、機関の運転状態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、左舷機だけでも無難に着岸でき

るものと思ひ、機関の運転状態の確認を十分に行わなかつた職務上の過失により、右舷機のクラッチワイヤと操縦レバーとの締付けボルトが脱落してクラッチが前進に入ったままになっていることに気付かずに同堤に向首進行して衝突する事態を招き、A及び岸壁にそれぞれ損傷を生じさせるに至つた。

以上のa 2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。

a 1受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

よつて主文のとおり裁決する。

令和8年1月28日

門司地方海難審判所

審判長 審判官 管 啓 二

審判官 関 昌 芳

審判官 神 崎 和 徳