

令和7年門審第31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 三級海技士（航海）

本件について、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 の三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和6年1月18日07時32分半僅か前
関門港響新港区

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A
総トン数 4,064トン
全 長 100.90メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 2,647キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、平成26年9月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、バウスラスタを有し、4翼固定ピッチプロペラの船尾方に1対2枚の非対称形の舵（ベクツイン舵）を備え、操舵室前部中央に操舵スタンドを、その右舷側に1号、2号レーダー及び電子海図情報表示装置を、左舷側に機関及びスラスタ各遠隔操縦装置を、同室前面中央及び両舷ウイングにジョイスティックによりベクツイン舵を操作するための遠隔操舵装置（以下「ジョイ装置」という。）をそれぞれ設置していた。

海上運転成績書によれば、船首喫水2.86メートル船尾喫水4.43メートル、機関回転数毎分240及び速力11.6ノットの状態において、左舵35度をとったとき、最大縦距が259.0メートル、最大横距が262.2メートル及び90度回頭に要する時間が64秒、機関回転数毎分240及び速力14.7ノットの状態において、右舵35度をとったとき、最大縦距が295.0メートル、最大横距が319.9メートル及び90度回頭に要する時間が60秒であり、機関回転数毎分240及び速力14.0ノットの状態において、全速力後進を発令してから船体が停止するまでの所要時間及び最短停止距離が3分49秒及び846メートルであった。

(2) ジョイ装置による操舵

Aは、自動操舵、手動操舵及びノンフォローアップ操舵に加え、ジョイ装置による操舵（以下「ジョイ操舵」という。）により、ベクツイン舵を種々の角度に制御し、プロペラ前進回転のままで船舶の前後進、停止、前進旋回、後進旋回等を行うことができ、バウスラスタを併用することにより、真横及び斜め方向への各平行移動も

可能とするものであった。

(3) 響灘西岸壁埋立地の岸壁への着岸操船計画

a 受審人の響灘西岸壁埋立地の岸壁（以下「響灘西埋立地岸壁」という。）への着岸操船計画は、南北に延びる防波堤と平行となるように手動操舵で南下し、岸壁に向けて左回頭を開始する地点から約500メートル手前で、機関を半速力前進から極微速力前進及び操舵モードを手動操舵からジョイ操舵に切り替えてホバリング状態（ベクツイン舵を外舷側に75度開いてその場停止とする状態）として減速を開始して5.5ノットの速力とし、防波堤南端付近で、手動操舵に戻して左舵をとり、防波堤南端を通過して岸壁に向いて速力が4.0ノットとなったところで、再びジョイ操舵に切り替え、着岸予定岸壁と100メートル隔てて船体が平行となるように操船し、バウスラストを併用して入船右舷着けとしていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか10人が乗り組み、石炭灰3,005トンを積載し、船首4.6メートル船尾5.8メートルの喫水をもって、令和6年1月15日13時40分徳島県橘港を発し、関門港に向かった。

a受審人は、越えて18日06時10分着岸時間調整のために錨泊していた山口県六連島北方沖合の錨地を発進し、二等航海士をレーダーに、甲板手を操舵スタンドに、機関長を機関遠隔操縦装置にそれぞれ配置し、自身は操舵室中央で操船指揮に当たった。

a受審人は、07時22分半少し前脇田港沖防波堤南灯台から046度（真方位、以下同じ。）990メートルに当たる響灘西埋立地北西端（以下「基点」という。）から352度1,160メートルの地点で、針路を182度に定め、8.5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、07時25分半少し前基点から336度400メートルの地点に達し、機関を半速力前進から極微速力前進及び手動操舵からジョイ操舵に切り替えてホバリング状態として減速を開始した。

a受審人は、07時27分半僅か過ぎ基点から246度210メートルの地点に至り、5.5ノットの速力となり、ジョイ操舵から手動操舵に切り替えて左回頭を開始した。

07時30分半僅か過ぎa受審人は、基点から173度360メートルの地点に達し、4.2ノットの速力で、響灘西埋立地岸壁まで230メートルとなったとき、ジョイ操舵に切り替えることができず、その後、過大な速力で響灘西埋立地岸壁に向かって接近する状況を認めたが、ジョイ操舵に切り替えることに気をとられ、直ちに機関を全速力後進にかけるなど、速力の低減措置を十分にとらなかった。

こうして、a受審人は、機関を半速力後進にかけ、左舷錨を投下したものの、過大な速力で響灘西埋立地岸壁に向かって接近し、07時32分半僅か前基点から123度370メートルの地点において、Aは、船首が055度を向き、3.0ノットの速力となったとき、その船首が響灘西埋立地岸壁に衝突した。

当時、天候は曇りで風力3の南南西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、球状船首に凹損を伴う擦過傷を生じ、響灘西埋立地岸壁はケーソン側壁に亀裂を生じ、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、関門港響新港区において、響灘西埋立地岸壁に着岸

する際、速力の低減措置が不十分で、過大な速力で接近したことによって発生したものである。

a 受審人は、関門港響新港区において、響灘西埋立地岸壁に着岸する場合、過大な速力で響灘西埋立地岸壁に接近することのないよう、機関を直ちに全速力後進にかけるなど、速力の低減措置を十分にとるべき注意義務があった。しかし、同人は、ジョイ操舵に切り替えることに気をとられ、速力の低減措置を十分にとらなかった職務上の過失により、過大な速力で接近して響灘西埋立地岸壁に衝突する事態を招き、船体及び響灘西埋立地岸壁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 2 号を適用して同人の三級海技士（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 5 日

門司地方海難審判所

審判官 関 昌 芳