

令和2年横審第48号

裁 決

貨物船A棧橋衝突事件

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、理事官米倉毅出席のうえ審理し、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箇月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

平成31年2月1日07時30分

千葉港千葉第4区

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 499トン

全 長 49.89メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,029キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、平成26年10月に進水したバウスラスタを装備した船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋には、前部中央に操舵スタンド、その前方上部に風向風速計、左舷側にレーダー、右舷側に機関及びバウスラスタ各遠隔操縦装置をそれぞれ設置していた。

操縦性能は、海上試運転成績書によれば、平均喫水1.833メートルにおける左及び右各旋回試験では、機関回転数毎分395（以下、機関回転数については毎分のものを示す。）、速力11.2ノットの状態から舵角35度をとったとき、最大縦距及び最大横距が135メートル及び83メートル並びに132メートル及び83メートルで、90度回頭に要する時間が26.8秒及び26.3秒であり、前後進試験では、機関回転数395、速力11.1ノットの状態から、全速力後進を発令したとき、船体停止までの航走距離及び所要時間が271メートル及び1分20.9秒であった。

(2) a 受審人の経歴（一部省略）

a 受審人は、千葉港千葉第4区における年間約200回の出入航操船を行い、千葉県市原市五井南海岸所在の岸壁（以下「五井岸壁」という。）への入船右舷着けでの着岸操船経験も豊富であった。

(3) 千葉港千葉第4区

千葉港千葉第4区は、東京湾北東部に位置し、同区の北東部には、東京湾に向いて北西方に開けた奥行約850メートル、幅約600メートルの長方形を呈した泊地が形成され、同泊地南西側陸岸の北端から約150メートルのところに、法線が125度（真方位、以下同じ。）、長さ約80メートルの五井岸壁が築造されていた。

また、五井岸壁の北側海域には、同岸壁南端から北東方に長さ約

45メートルの連絡橋（以下「五井連絡橋」という。）が、同連絡橋の北側に五井岸壁と平行に長さ約150メートルの栈橋（以下「五井栈橋」という。）がそれぞれ設けられ、これらにより可航水域が奥行約80メートル、幅約45メートルに狭められていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか3人が乗り組み、空倉のまま、船首0.9メートル船尾2.8メートルの喫水をもって、平成31年2月1日04時10分京浜港横浜第5区の岸壁を発し、五井岸壁に向かった。

ところで、a受審人は、後進をかけると船尾が左舷方に振れること及び後進をかける時間に応じて左舷方への振れが大きくなることを承知しており、船尾方から風を受けながら着岸操船を行うとき、行きあしを止めるため、無風時に比べて長い時間後進をかける必要が生じ、可航水域が限られた五井岸壁北側海域では、船尾が左舷方に振れて船首尾方が同岸壁と五井栈橋とで挟まれた態勢となり、機関を使用して前後進することができずに船体制御が困難となったまま、風下の五井連絡橋に圧流される状況となるので、平素、強い北西風が吹いていることを認めたとき、同栈橋北端手前の海域で引き返して風が弱まるまで待機するなど、着岸操船を中止していた。

a受審人は、着岸操船計画として、甲子2号防波堤西方約300メートル沖合で、風向及び風速を確認して機関を半速力前進から微速力前進に減じ、同防波堤北端東方沖合で、針路を五井岸壁中央部付近に向けたのち、2ノットないし3ノットの行きあしで航行し、船首から同岸壁北端まで50メートルのところで機関を微速力後進にかけ、五井岸壁に並んだところで前進行きあしを止め、バウスタスタを併用して同岸壁に右舷着けすることとしていた。

a受審人は、レーダーを作動し、操舵スタンド後方に立った姿勢

で、単独での操船に当たって東京湾を東行し、07時12分頃甲子2号防波堤西方沖合に至り、北西風が吹いていることを知り、船尾方から風を受けながらの着岸操船となることを予測し、風圧流の影響を軽減するつもりで、前示計画よりも速力を減じて五井岸壁に接近することを思い立ち、07時15分半僅か前千葉港コスモ石油シーバース灯（以下「シーバース灯」という。）から219度920メートルの地点に達したとき、針路を同岸壁中央部付近に向く149度に定め、1.0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、07時20分シーバース灯から211度970メートルの地点に至ったとき、五井岸壁まで210メートルとなり、北西風が増勢したことを認め、可航水域が限られた同岸壁北側海域で、行きあしを止めるため長めに後進をかけると、船尾が左舷方に振れて船首尾方が五井岸壁と五井棧橋とで挟まれた態勢となり、機関を使用して前後進することができずに船体制御が困難となったまま、風下の五井連絡橋に圧流されるおそれがあったが、平素より速力を減じたので、無難に船体制御ができるものと思い、同棧橋北端手前の海域で引き返して風が弱まるまで待機するなど、着岸操船を中止しなかった。

こうして、a 受審人は、07時25分少し前シーバース灯から204度1,050メートルの地点に至り、行きあしを止めるため長めに後進をかけたところ、船尾が左舷方に振れて船首尾方が五井岸壁と五井棧橋とで挟まれた態勢となり、機関を使用して前後進することができずに船体制御が困難となったまま、風下の五井連絡橋に向かって0.5ノットの速度で圧流され、07時30分シーバース灯から199.5度1,090メートルの地点において、Aは、船

首が180度を向き、0.5ノットの圧流速度のまま、その船首部が同連絡橋に、その法線に対して35度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力5の北西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、千葉県市原市には強風及び波浪注意報が発表されていた。

衝突の結果、船首部外板に修理を要しない擦過傷を生じ、五井連絡橋は、上部に亀裂等を生じたが、後に修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件栈橋衝突は、千葉港千葉第4区において、千葉県市原市に強風及び波浪注意報が発表された状況下、入船右舷着けの予定で五井岸壁に向けて進行中、北西風が増勢した際、着岸操船を中止せず、風下の五井連絡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、千葉港千葉第4区において、千葉県市原市に強風及び波浪注意報が発表された状況下、入船右舷着けの予定で五井岸壁に向けて進行中、北西風が増勢したことを認めた場合、可航水域が限られた同岸壁北側海域で、行きあしを止めるため長めに後進をかけると、船尾が左舷方に振れて船首尾方が五井岸壁と五井栈橋とで挟まれた態勢となり、機関を使用して前後進することができずに船体制御が困難となったまま、風下の五井連絡橋に圧流されるおそれがあったのだから、同栈橋北端手前の海域で引き返して風が弱まるまで待機するなど、着岸操船を中止すべき注意義務があった。しかるに、同人は、平素より速力を減じたので、無難に船体制御ができるものと思い、着岸操船を中止しなかった職務上の過失により、風下の五井連絡橋に向かって圧流されて衝突を招き、船体及び同連絡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2号を適用して同人の四級海技士（航海）の業務を

1 箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和3年6月30日

横浜地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁