

令和2年門審第8号

裁 決
貨物船A護岸衝突事件

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、理事官福間功出席のうえ審理し、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 事件発生年月日時刻及び場所
平成31年2月19日10時40分
鹿児島県根占港
- 2 船舶の要目
船種 船名 貨物船A
総トン数 492トン
全 長 71.42メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 735キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、平成9年3月に進水し、船首甲板上に旋回式ジブクレーンを備え、バウスラスタを装備した、操舵室前面から船尾端までの水平距離が約18メートルの船尾船橋型鋼製貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンド及びGPSプロッター、同左舷側にレーダー2台、同右舷側に機関遠隔操縦装置及びスラスタ操作盤がそれぞれ設けられていた。

(2) 根占港

根占港は、大隅半島西岸の雄川河口付近に位置し、その南北を、根占港北防波堤灯台が設置されている北防波堤と同防波堤南西方の南防波堤で挟まれた、港口が北北西方に開いた地方港湾で、港奥のフェリー岸壁の南面には、鋼矢板にコンクリートで加工が施された護岸（以下「南護岸」という。）が整備され、同護岸東端から南方に延びる岸壁（以下「東岸壁」という。）南端までの距離は、海図W1474（根占港）によれば、約90メートルであった。

(3) a 受審人の東岸壁での離着岸操船の経験

同人は、平成16年に船長としてAに乗り組み、本件時までに4回ないし5回、東岸壁での離着岸操船の経験があり、離岸時には、錨、係留索、スラスタ及び機関を種々使用して同操船を行っていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、平成31年2月18日14時00分大分港を発し、翌19日05時00分東岸壁に船首を南方に向けて左舷着けで着岸し、揚荷役を行った後、a受審人ほか5人が乗り組み、空倉で、船首1.8メートル船尾3.0メートルの喫水をもって、10時30分宮崎県細島港に向かうため、離岸操船を開始した。

これより先， a 受審人は， 東岸壁に着岸するにあたり， 右舷及び船尾から各錨を投入したものの， 右舷錨については， 船首方の岸壁から北方約 20メートル付近まで漁船が数隻係留していたことから， これまでの投錨位置と異なり， 船首よりも前方に錨を投入できないまま， 右舷正横方に投入して錨鎖 2 節を延出し， ヘッドライン及び前部スプリングラインをとって， 東岸壁に着岸したものであった。

離岸操船の開始に先立ち， a 受審人は， 船首よりも前方に錨を投入できずに右舷錨を投入した状況下， 右舷錨の錨鎖を巻き揚げながら同操船を行うと， 同錨鎖によって， 船尾方向に船体が引かれて南護岸に著しく接近するおそれがあったが， 陸上の構造物を見さえすれば， 自船と同護岸との距離が把握できるものと思い， 南護岸との接近距離を詳細に把握できるよう， 船尾配置に就いた乗組員に同距離を逐次報告させるなど， 乗組員と離岸操船手順の打合せを十分に行わなかった。

こうして， a 受審人は， 1 号レーダー， 2 号レーダー及び GPS プロッターを作動させ， 船首に次席一等航海士及び機関長の 2 人を， 船尾に一等航海士， 三席一等航海士及び甲板員の 3 人をそれぞれ配置し， 自らは操舵スタンド後方に立って， ヘッドラインを放し， バウスタ及び機関を種々使用し， 前部スプリングラインをとり， 右舷及び船尾各錨の錨鎖を巻き揚げながら， 離岸操船を開始した。

a 受審人は， 船尾錨の錨鎖の巻き揚げを終え， 10 時 39 分根占港北防波堤灯台から 121.5 度（真方位， 以下同じ。） 650メートルの地点で， 船尾端から南護岸まで約 10メートルとなり， 船首が 187 度を向いていたとき， 前部スプリングラインをとったまま， 右舷錨の錨鎖を巻き揚げながら機関を後進にかけ， 356 度方向に 0.3ノットの速力（対地速力， 以下同じ。）で後進を開始した。

a 受審人は、右舷錨の錨鎖によって、船尾方向に船体が引かれたものの、船尾配置に就いた乗組員から逐次南護岸との接近距離の報告を得られず、同護岸に著しく接近し、10時40分僅か前同配置の乗組員からの南護岸至近への接近報告を受け、急いで機関を前進としたものの、効なく、10時40分根占港北防波堤灯台から120度650メートルの地点において、Aは、船首が190度を向き、原速力で、その左舷船尾が南護岸に衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の南南西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期であった。

衝突の結果、Aは、左舷船尾に擦過傷を、南護岸は、コンクリート部に破損を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件護岸衝突は、根占港において、離岸操船を開始する際、乗組員との同操船手順の打合せが不十分で、南護岸に向かって著しく接近したことによって発生したものである。

a 受審人は、根占港において、出港のため離岸操船を開始する場合、船首よりも前方に錨を投入できずに右舷錨を投入した状況下、右舷錨の錨鎖を巻き揚げながら同操船を行うと、同錨鎖によって、船尾方向に船体が引かれて南護岸に著しく接近するおそれがあったから、離岸操船の開始に先立ち、同護岸との接近距離を詳細に把握できるよう、船尾配置に就いた乗組員に同距離を逐次報告させるなど、乗組員と離岸操船手順の打合せを十分に行うべき注意義務があった。しかるに、a 受審人は、陸上の構造物を見さえすれば、自船と南護岸との距離が把握できるものと思い、乗組員と離岸操船手順の打合せを十分に行わなかった職務上の過失により、船尾配置に就いた乗組員から逐次同護岸との接近距離の報

告を得られないまま，南護岸に著しく接近して同護岸との衝突を招き，船体及び護岸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 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 3 年 7 月 2 8 日

門司地方海難審判所

審判官 前 田 昭 広