

令和2年横審第47号

裁 決

貨物船A調査船B衝突事件

受 審 人 b 1

職 名 B船長

海技免許 一級海技士（航海）

受 審 人 b 2

職 名 B水先人

水先免許 東京湾水先区二級水先人

補 佐 人 1人

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b 1の一級海技士の業務を1箇月停止する。

受審人b 2を戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和元年7月17日15時57分僅か前

神奈川県横須賀港第3区

2 船舶の要目

|       |    |             |            |
|-------|----|-------------|------------|
| 船種    | 船名 | 貨物船A        | 調査船B       |
| 総トン数  |    | 10,050トン    | 3,987トン    |
| 全長    |    | 160.04メートル  | 100.00メートル |
| 機関の種類 |    | ディーゼル機関     | ディーゼル機関    |
| 出力    |    | 12,640キロワット | 5,589キロワット |

### 3 事実の経過

#### (1) Aの構造及び設備等

Aは、船首部に船橋を配した鋼製ロールオン・ロールオフ貨物船で、船舶自動識別装置（以下「AIS」という。）を設け、船首端から40メートル後方、左舷側から5メートル右方の船橋上部にGPSアンテナが設置されていた。

#### (2) Bの構造及び設備等

Bは、船体中央やや前方に船橋を配し、バウスラスタ及びスターンラスタを有する鋼製海洋研究船で、船橋中央部に操舵スタンド、同スタンドの左舷側にジョイスティック操船システム、電子海図情報表示装置、レーダー2台、右舷側に機関コンソールがそれぞれ装備されたほかAISを設け、船首端から43メートル後方、右舷側から6メートル左方の船橋上部にGPSアンテナが設置されていた。

操縦性能は、Bの操縦性能表によれば、最大許容舵角については、10ノット以上の速力では両舷35度まで、10ノット以下の速力では両舷45度まで使用可能で、停止時間及び距離については、港内全速力前進からの停止までが載荷状態で1分31秒及び315メートル、バラスト状態で1分20秒及び296メートルであり、旋回径については、載荷状態において、航海全速力前進で16.0ノットの速力の状態から右舵35度をとったときの最大縦距が344

メートル，最大横距が296メートルで，微速力前進で6.0ノットの速力の状態から右舵45度をとったときの最大縦距が270メートル，最大横距が214メートルで，バラスト状態において，航海全速力前進で16.6ノットの速力の状態から右舵35度をとったときの最大縦距が332メートル，最大横距が283メートルで，微速力前進で6.3ノットの速力の状態から右舵45度をとったときの最大縦距が261メートル，最大横距が205メートルであった。

機関については，主機が4機あり，2機ずつが減速機を介して可変ピッチプロペラを駆動する4機2軸方式で，両推進軸には，海洋調査時に使用する推進用電動機が装備され，主機のうち2号機及び3号機に推進用発電機が連結され，推進用電動機に給電するときには，減速機のクラッチを離脱して，主機4機の中の2機を推進用発電機原動機として使用して推進用電動機で推進するシステムとなっていた。

更に，バウスラスタ及びスターンスラスタの電力についても推進用発電機から給電されるため，出入港時などの両スラスタを使用する場合には，減機と称する主機2機を推進用として，残り2機を発電用としてそれぞれ用いる必要があり，この状態での港内速力は，機関回転数を毎分113としてプロペラピッチを制御し，全速力前進で12.0ノット，半速力前進で9.0ノット，微速力前進で6.0ノット，極微速力前進で3.0ノットとなっていた。

(3) b 1 受審人の着岸操船計画

横須賀港第3区の追浜地区に所在する造船所（以下「造船所」という。）の南側にある自動車会社所有の護岸（以下「東護岸」という。）と，その南西側にある同自動車会社の私設岸壁（以下「私設

岸壁」という。)との間の北西側約300メートル奥に位置する海洋研究開発機構の岸壁(以下「機構岸壁」という。)への着岸操船計画については、水先人乗船後、両舷半速力前進(以下「両舷」を省略する。)の9ノット(対地速力、以下同じ。)とし、私設岸壁までの距離が1.2海里となる横須賀港東北防波堤東灯台(以下「防波堤東灯台」という。)を右舷正横に見る地点で、微速力前進として速力を6ノット以下に減じ、東護岸東端を右舷正横に見る右転予定地点までの距離が260メートルとなる地点で、極微速前進の3ノットないし4ノットとし、東護岸南西端を右舷正横に見る地点で右転して機構岸壁に向かう計画をしていた。

#### (4) 本件発生に至る経緯

Aは、船長aほか11人が乗り組み、船首5.50メートル船尾7.00メートルの喫水をもって、令和元年7月17日11時50分私設岸壁に、船首を145度(真方位、以下同じ。)に向けて出船右舷着けで係留したのち、車両の荷役を行っていたところ、15時57分僅か前防波堤東灯台から262度1.2海里の地点において、船首が145度を向いたまま、その左舷船首部にBの船首が前方から47度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の南東風が吹き、潮候は上げ潮の末期で視界は良好であった。

また、Bは、b1受審人ほか35人が乗り組み、次航海準備の目的で、船首5.95メートル船尾5.84メートルの喫水をもって、同日13時23分京浜港東京第2区の岸壁を発し、機構岸壁に向かった。

b1受審人は、横須賀港入港にあたり、横須賀港が強制水先区であり、自身が水先免除の資格を受有していないことから、水先人を

要請し、着岸まで水先人が操船する場合にはタグボートが必要であると聞いたものの、前回及び前々回に入港したときと同様にタグボートを使用しないこととし、着岸操船がジョイスティックによる操船となるため、岸壁の直前で水先人と交替して自身が同操船を行うつもりであった。

b 1 受審人は、横須賀港に入港して機関を減機の状態に切り換えたのち、15時35分防波堤東灯台から040.5度1,540メートルの地点で、b 2 受審人を乗船させて打ち合わせを行い、着岸まで自ら操船することとし、次席一等航海士を船長の補佐に、三等航海士を機関操作に、観測次長を操舵にそれぞれ就け、操舵室中央前部に立った姿勢で、電子海図情報表示装置並びにノースアップ表示で3海里レンジ及び1.5海里レンジとしたレーダー2台を使用して機構岸壁に向けて操船を開始した。

一方、b 2 受審人は、前日の16日にBの水先についての引き受け条件として、タグボートを使用しないで着岸するとの連絡を受けており、水先人が着岸操船する場合にはタグボートが必要となるものの、同船の水先経験者に水先内容を確認することなく、b 1 受審人が着岸まで操船するものと考え、操縦装置がジョイスティックであり、b 1 受審人が入港経験のある機構岸壁に着岸するので、同受審人に平素と同様の操船を行ってもらい、自身は見張りと言に専念する考えを説明し、b 1 受審人の着岸操船計画の説明を受けないまま、周囲の状況及び航海計器の状態を確認して水先業務に就いた。

b 1 受審人は、15時44分防波堤東灯台の約200メートル南東方沖合に向け、機関を半速力前進として増速しながら南下したのち、15時50分防波堤東灯台から224.5度440メートルの地点で、針路を右転予定地点に向く、269度に定め、8.2ノッ

トの速力で、手動操舵によって進行した。

b 1 受審人は、定針したときに着岸操船計画の6ノットよりも速力が出ていたにもかかわらず、更に機関を全速力前進として増速しながら続航し、15時53分造船所の艀装岸壁が右舷正横となる防波堤東灯台から255度1,270メートルの地点に達し、右転予定地点まで760メートルとなったとき、速力が11.2ノットとなり、着岸操船計画より過大な速力であったが、自船の操縦性能及びこれまでの他港での入港経験から、東護岸南西端を右舷正横に見る右転予定地点まで接近したのち、機関とスラスターを併用すれば、無難に回頭できるものと思い、速力の減速措置を十分にとらなかった。

一方、b 2 受審人は、陸岸の方位変化を見て、自身の想定より過大な速力であることを認めたが、b 1 受審人が入港経験のある機構岸壁に着岸するので、平素と同様の操船を行っているものと思い、減速措置を十分にとるよう進言するなど、b 1 受審人に対して水先人としての適切な助言を行わなかった。

b 1 受審人は、15時54分半僅か前減速を開始し、15時55分少し過ぎ防波堤東灯台から260度1.1海里の右転予定地点に達して右転を開始し、15時55分半衝突の危険を感じて機関を全速力後進としたものの、及ばず、Bは、船首が278度を向き、0.2ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷船首部外板及びフレームに曲損を、Bは、船首部ハンドレール及び船首端デッキ等に曲損を生じたが、のちいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、横須賀港第3区において、Bが機構岸壁の入口に向けて航行する際、速力の減速措置が不十分で、着岸操船計画より過大な速力のまま進行したことによって発生したものである。

Bの運航が適切でなかったのは、強制水先区内で、自ら操船中の船長が、速力の減速措置を十分にとらなかったことと、水先人が、船長に対して水先人としての適切な助言を行わなかったことによるものである。

b 1 受審人は、横須賀港第3区において、機構岸壁の入口に向けて航行する場合、着岸操船計画より過大な速力であったのだから、速やかに減速するなど、速力の減速措置を十分にとるべき注意義務があった。しかし、同人は、自船の操縦性能及びこれまでの他の港での入港経験から、東護岸南西端を右舷正横に見る右転予定地点まで接近したのち、機関とスラスタを併用すれば、無難に回頭できるともものと思い、速力の減速措置を十分にとらなかった職務上の過失により、着岸操船計画より過大な速力のまま進行してAとの衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のb 1 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一級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

b 2 受審人は、横須賀港第3区において、機構岸壁の入口に向けて航行する場合、自身の想定していた速力より過大な速力であることを認めただから、b 1 受審人に対して水先人としての適切な助言を行うべき注意義務があった。しかし、同人は、b 1 受審人が入港経験のある機構岸壁に着岸するので、平素と同様の操船であるものと思い、減速措置を十分にとるよう進言するなど、同受審人に対して水先人としての適切な助言を行わなかった職務上の過失により、着岸操船計画より過大な速力のまま進行してAとの衝突を招き、A、B両船にそれぞれ損傷を生じさ

せるに至った。

以上のb 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。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年3月23日

横浜地方海難審判所

審判長 審判官 岩 崎 欣 吾

審判官 吉 川 弘 一

審判官 川 西 篤 史