

令和3年横審第44号

裁 決

コンテナ船A岸壁衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A水先人

水先免許 伊勢三河湾水先区一級水先人

補 佐 人 2人

本件について、当海難審判所は、理事官桐井晋司出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

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

平成30年8月17日07時39分半少し過ぎ

三重県四日市港第3区

2 船舶の要目

船 種 船 名 コンテナ船A

国際総トン数 40,168トン

全 長 260.049メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 36,560キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) Aの設備及び性能

Aは、2009年に建造された鋼製コンテナ船で、1軸右回りの固定ピッチプロペラ及び出力1,600キロワットのバウスラスタ1基を有し、船体中央部やや後方に船橋があり、船橋前方に1番から5番の、同後方に6番及び7番の貨物倉がそれぞれ設けられ、甲板上にコンテナを8段積むことが可能で、20フィート型コンテナ換算で4,578個のコンテナを積載できるようになっており、船首端から191メートル後方、左舷端から6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。

最大積載時における旋回性能は、右旋回の縦距及び横距が、それぞれ0.433海里及び0.227海里、左旋回の縦距及び横距が、それぞれ0.427海里及び0.224海里であった。また、最短停止距離及び同時間は、1.975海里及び11分04秒であった。

#### (2) 四日市港霞ヶ浦南ふ頭

霞ヶ浦南ふ頭は、四日市港北部の第3区に位置する、入港時の岸壁法線が295度（真方位、以下同じ。）、全長1,540メートルの連続6岸壁からなるふ頭で、各岸壁は、南東方よりW22号からW27号とそれぞれ称され、W26号岸壁及びW27号岸壁の海側から2メートル及び18メートルのところにレール2本を岸壁法線と平行にそれぞれ敷設し、同レール上に移動可能なガントリークレーンが3基設置され、岸壁には厚さ90センチメートルのフェンダーが約15メートル間隔で取り付けられていた。

#### (3) a1受審人の経歴

a1受審人は、平成29年1月に伊勢三河湾水先区一級水先人水

先免状を取得して、翌2月から同区の水先業務に従事するようになり、本件発生までに約200隻のきょう導を行い、その内30隻ないし40隻が四日市港入出港船であった。

(4) a 1 受審人のW 2 6 号岸壁への着岸計画

a 1 受審人のW 2 6 号岸壁への着岸計画は、四日市港第3航路（以下、航路については「四日市港」を省略する。）に入航後、右舷船尾にタグボートを取り、霞ヶ浦南ふ頭南東端付近で速力を6.0ノット（対地速力、以下同じ。）程度に減じ、その後徐々に速力を減じてW 2 6 号岸壁に入船左舷付けで着岸する計画であった。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、シンガポール共和国籍の船長 a 2 ほか中華人民共和国籍等の船員23人が乗り組み、コンテナ1,237個を積み、a 1 受審人が乗船し、船首8.7メートル船尾9.3メートルの喫水をもって、平成30年8月17日05時30分名古屋港第4区を発し、四日市港霞ヶ浦南ふ頭へ向かった。

a 1 受審人は、予定航路を a 2 船長に説明してAのきょう導を始め、霞ヶ浦南ふ頭着岸時刻の調整のため一旦伊勢湾を南下したのち、反転して四日市港に向かい、07時14分頃W 2 5 号岸壁に係留船を認め、07時14分半第3航路に入航後、07時18分四日市港第3航路第3号灯浮標付近でAの右舷船尾に出力2,574キロワットのタグボートを取り、07時22分半僅か前四日市港管理組合霞ヶ浦第1号導灯（後灯）（以下「第1号後灯」という。）から090.5度1,840メートルの地点で、同航路を出航して針路を280度に定め、折からの北西風により左方に6度圧流され、速力を6.8ノットとし、手動操舵によって進行した。

a 1 受審人は、07時36分半僅か前第1号後灯から359度

260メートルの地点に至り、281度の針路及び2.3ノットの速力で左方に8度圧流されながら続航中、徐々に減速して着岸する計画であったものの、a2船長が介入して操船指揮を執り始め、きょう導を続けることができなくなった。

a2船長は、機関を全速力後進とし、07時37分半僅か前第1号後灯から350.5度260メートルの地点で、行きあしがほぼ失われた状態となり、船首が281度を向き、右舷船首方から最大瞬間風速毎秒15メートルの北西の風を受け、岸壁に向かって圧流され始めた。

a2船長は、舵、機関等を使用して、船体の圧流を制御しようとしたものの、及ばず、07時39分半少し過ぎ第1号後灯から312.5度400メートルの地点において、Aは、船首が286度を向き、2.4ノットの速力となったとき、その左舷船首がW26号岸壁に衝突した。

当時、天候は晴れで風力5の北西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期に当たり、視界は良好であった。

その結果、左舷船首部外板に凹損等を、W26号岸壁はコンクリートの剥離及び同岸壁に係止中のガントリークレーンに曲損等をそれぞれ生じたが、のちいずれも修理された。

#### (原因の考察)

本件は、四日市港第3区において、右舷船首から風力5の北西風を受ける状況下、本船の行きあしがほぼ失われたため、岸壁に向かって圧流され、左舷船首部がW26号岸壁に衝突したものである。

a1受審人のきょう導により、岸壁に入船左舷付けでの着岸操船中、船長が介入して操船指揮を執り、機関を全速力後進にして行きあしをほ

ぼ失わせた時点で、A船首と岸壁との距離は約30メートルであり、右舷船首から風力5の北西風を受ける状況下、船体の圧流制御は困難であったと考えられることから、a1受審人の行為は、本件発生の原因とはならない。

(主張に対する判断)

理事官は、07時33分半僅か前右舷船首方から毎秒10.1メートルの風を受け、左方に6度圧流される状況下、風圧の影響に対する措置をとらなかった旨を主張するのでこのことについて検討する。

事実の経過及び原因の考察で示したとおり、a1受審人は、07時36分半僅か前までAをきょう導して着岸操船をしていたところ、船長が介入して操船指揮を執り、Aの行きあしをほぼ失わせたため、風による船体の圧流制御ができず、左舷船首部がW26号岸壁に衝突したものである。

a1受審人が、たとえ07時33分半僅か前風圧の影響に対する措置をとらなかったとしても、その後07時36分半僅か前船長が介入して操船指揮を執り、その操船指揮により、Aの行きあしをほぼ失わせたため、風による船体の圧流が制御できなくなったことによって、岸壁に衝突するという結果が生じた場合、理事官が主張するa1受審人の注意義務違反と岸壁衝突との間には、因果関係の断絶が発生し、条件関係が否定される。

したがって、理事官の主張を採ることはできない。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、四日市港第3区において、右舷船首から風力5の北西風を受ける状況下、水先人のきょう導により、岸壁に入船左舷付けで

着岸操船中、船長が介入して操船指揮を執り、機関を全速力後進にするなどして本船の行きあしをほぼ失わせたため、船体の圧流制御ができず、左舷船首部がW26号岸壁に衝突したものである。

a 1 受審人の行為は、本件発生の原因とはならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年11月29日

横浜地方海難審判所

審判長 審判官 大 北 直 明

審判官 菅 生 貴 繁

審判官 岩 崎 欣 吾