

令和4年門審第8号

裁 決  
貨物船B岸壁衝突事件

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三等航海士

海技免許 三級海技士（航海）（履歴限定）

本件について、当海難審判所は、理事官松崎範行出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人b 1を戒告する。

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2年4月30日22時16分少し過ぎ

福岡県苅田港

2 船舶の要目

船種船名 貨物船B

総トン数 13,927トン  
全長 166.03メートル  
機関の種類 ディーゼル機関  
出力 16,920キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等

Bは、平成15年6月に進水し、可変ピッチプロペラ、バウスラスタ及びスタンスラスタをそれぞれ装備した鋼製ロールオン・ロールオフ貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンドを、その左舷側にテレグラフレバー、バウスラスタ及びスタンスラスタ各制御盤並びにジョイスティック切替ユニット等を内蔵した中央制御盤を、その右舷側にレーダー及びGPSプロッター等をそれぞれ備えていた。

#### (2) 関係者の経歴等

ア b1受審人

(省略)

イ b2受審人

(省略)

#### (3) 本件発生に至る経緯

Bは、b1及びb2両受審人ほか11人が乗り組み、トレーラーシャーシ71台、自動車11台及びトラック9台を積載し、船首5.2メートル船尾6.5メートルの喫水をもって、令和2年4月29日19時30分京浜港東京区を発し、荻田港に向かった。

ところで、Bのジョイスティック式操縦装置は、操舵室左右両舷に装備されたジョイスティック操作台に、ジョイスティックレバー、バウスラスタ及びスタンスラスタ各ダイヤル、回頭ダイヤル並びに操船モード切替押ボタン等がそれぞれ設置され、同レバーを操作す

ることで、針路及び速力を制御しながら平行移動させることや、回頭ダイヤルを操作することで、旋回させることができるものであった。

また、テレグラフィレバー等による中央制御盤での操船（以下「通常操船」という。）からジョイスティック式操縦装置による操船（以下「ジョイスティック操船」という。）に切り替えるとき、また、ジョイスティック操船から通常操船に切り替えるとき、テレグラフィレバーを停止位置にする必要があるので、Bの入出港手順書には、誤操作防止のため、操船モードを切り替えるとき、必ずテレグラフィレバーが停止位置にあることを確認するよう明記されていた。

b 2 受審人は、平素、操船モードを切り替えるとき、テレグラフィレバーを停止位置とし、その旨を b 1 受審人に報告していた。

b 1 受審人は、翌 30 日 21 時 00 分 荻田港第 1 号灯浮標東方沖合で昇橋して操船指揮を執り、21 時 30 分入港部署を発令し、b 2 受審人を機関操作に、甲板手を操舵にそれぞれ当たらせ、手動操舵によって西行した。

b 1 受審人は、21 時 47 分 荻田港南防波堤灯台（以下「南防波堤灯台」という。）から 050 度（真方位、以下同じ。）800メートルの地点で、b 2 受審人に対し、通常操船からジョイスティック操船に切り替える旨を指示し、操舵室右舷側のジョイスティック操作台に移動して着岸操船を開始し、甲板手を船尾配置に就かせた。

22 時 14 分少し過ぎ b 1 受審人は、南防波堤灯台から 212.5 度 1,770メートルの地点で、船首を 062 度に向け、荻田港のフェリー A 岸壁に右舷着け係留したとき、ジョイスティック操船から通常操船に切り替えて着岸操船を終了することとしたが、普段どおりテレグラフィレバーが停止位置になっているものと思い、b 2 受

審人に対し、同レバーの停止位置の確認を十分に行うよう指示することなく、通常操船に切り替える旨を指示した。

一方、b 2 受審人は、ジョイスティック操船から通常操船に切り替えることとしたが、普段どおりテレグラフレバーを停止位置にしているものと思い、テレグラフ表示器でテレグラフの状況を確認するなど、同レバーの停止位置の確認を十分に行うことなく、ジョイスティック操船から通常操船に切り替えた。

こうして、b 1 受審人は、22時15分半少し過ぎ船体が前進しだしたことに気づき、機関を半速力後進にかけたものの、及ばず、22時16分少し過ぎ南防波堤灯台から212度1,760メートルの地点において、Bは、船首が062度を向いたまま、1.0ノットの速力となったとき、右舷中央部外板がフェリーA岸壁に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、Bは、右舷中央部外板に擦過傷を伴う凹損を生じ、フェリーA岸壁は、5番フェンダーに破断等を生じたが、のち修理された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、夜間、荇田港において、フェリーA岸壁に着岸操船中、ジョイスティック操船から通常操船に切り替える際、テレグラフレバーの停止位置の確認が不十分で、通常操船に切替え後、前進したことによって発生したものである。

テレグラフレバーの停止位置の確認が十分に行われなかったのは、船長が三等航海士に対し、同レバーの停止位置の確認を十分に行うよう指

示しなかったことと、三等航海士が同レバーの停止位置の確認を十分に行わなかったこととによるものである。

b 1 受審人は、夜間、荻田港において、フェリーA岸壁に着岸操船中、ジョイスティック操船から通常操船に切り替えて着岸操船を終える場合、前進することがないように、b 2 受審人に対し、テレグラフレバーの停止位置の確認を十分に行うよう指示すべき注意義務があった。しかるに、b 1 受審人は、普段どおりテレグラフレバーが停止位置になっているものと思い、b 2 受審人に対し、同レバーの停止位置の確認を十分に行うよう指示しなかった職務上の過失により、同人に対し、ジョイスティック操船から通常操船に切り替える旨を指示し、同人が通常操船に切替え後、前進してフェリーA岸壁への衝突を招き、船体及び同岸壁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3号を適用して同人を戒告する。

b 2 受審人は、夜間、荻田港において、フェリーA岸壁に着岸操船中、ジョイスティック操船から通常操船に切り替えて着岸操船を終える場合、前進することがないように、テレグラフ表示器でテレグラフの状況を確認するなど、テレグラフレバーの停止位置の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、普段どおりテレグラフレバーを停止位置にしているものと思い、同レバーの停止位置の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、ジョイスティック操船から通常操船に切替え後、前進してフェリーA岸壁への衝突を招き、船体及び同岸壁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6月28日

門司地方海難審判所

審判官 山 本 哲 也