

令和4年門審第12号

裁 決
貨物船A棧橋衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A水先人

水先免許 関門水先区一級水先人

本件について、当海難審判所は、理事官田之上輝美出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 を戒告する。

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

令和2年9月11日13時38分僅か過ぎ

関門港田野浦区

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 1,212トン
全長 78.70メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出力 1,620キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

Aは、平成30年12月に進水した鋼製の液体化学薬品ばら積船兼油タンカーで、4翼固定ピッチプロペラの船尾方に、2枚のシリングラダーにより、プロペラ回転数一定のまま、舵板の舵角を調整して推力の方向及び大きさを変化させることができる舵構造のベクトインラダーを、船首部に出力185キロワットのバウスラスターをそれぞれ備え、船首両舷には、重量1,305キログラムのAC-14型ストックレスアンカー及び1節の長さが27.5メートルの錨鎖各8節をそれぞれ装備していた。

(2) 関係人の経歴等

ア a1受審人

a1受審人は、(中略)令和2年1月からAに船長として乗船していた。

イ a2受審人

a2受審人は、(中略)平成30年に関門水先区一級水先人水先免状を取得し、水先人の就業経験は3年目となっていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a1受審人ほか10人が乗り組み、アリルアルコール1,220トンを積載し、船首3.80メートル船尾5.15メートルの喫水をもって、令和2年9月10日17時45分大分港を発し、23時40分福岡県部埼南方約1.4海里沖合の錨地に投錨後、翌

1 1 日 1 2 時 4 5 分 a 2 受審人を乗船させ、1 2 時 5 5 分同錨地を抜錨して発進し、操船支援として2, 2 0 0馬力のタグボート1隻と共に、関門港田野浦区の大久保大型栈橋（以下「栈橋」という。）に向かった。

これより先の錨地を発進する前、a 2 受審人は、Aに乗船直後、a 1 受審人からパイロットカードの提示を受け、同船の主要目及び操縦性能等を確認し、自らはパイロットインフォメーションカードを提示して水先の説明を行い、タグボートについては、予定地点で正確に投錨するために、当初は左舷船首に配置してタグラインを取り、左舷錨を投下後に、バックスプリングラインを岸壁に取ってから左舷船尾にタグボートを配置し直し、安定した姿勢を保持して栈橋に寄せ、出船右舷付けとする予定であることを説明した後、a 1 受審人が全般指揮に、機関長が機関操作に、参席三等航海士が操舵にそれぞれ就いた船橋配置で、Aのきょう導を開始した。

a 2 受審人は、関門航路東口から同航路に入って北上し、関門航路第3 6号灯浮標の北方で左転して同航路の南側に外れ、1 3 時 2 0 分左舷船首にタグラインを取った後、福岡県門司崎と同県古城山山頂との見通しの中央付近に向首して西行し、時折、タグボートによりタグラインを張って行きあしを減じる（以下「ブレーキを掛ける」という。）ように航行した。

1 3 時 2 4 分半僅か前 a 2 受審人は、門司崎灯台から0 7 5 . 5 度（真方位、以下同じ。）1 . 0 7 海里の地点に達し、栈橋が左舷船首方1, 2 0 0メートルとなったとき、針路を2 4 6 度に定め、6 . 6 ノットの速力（対地速力、以下同じ。）とし、その後も、機関を中立運転としたり、タグボートにより左舷船首にブレーキを掛けさせたり、減速を繰り返しながら進行した。

a 2 受審人は、西北西向きの弱い潮流があることに配慮し、予定ではいったん棧橋前面水域の西方に進出した後、大きく回り込むように左回頭してから、船首を東寄りに向けて左舷錨を投下することとしていたものの、タグボートにより左舷船首にブレーキを掛けさせたことで、13時32分半僅か前門司埼灯台から084度1,080メートルの地点に至って、西方から大きく回り込むことなく左回頭することとなり、棧橋に直行する状態となって進行した。

a 2 受審人は、13時35分門司埼灯台から094度1,010メートルの地点に達し、船首が130度を向いて2.0ノットの行きあしで、左舷錨を投下して左舵一杯としたとき、タグボートを左舷船首に配置したまま、行きあしが付いた状態で棧橋と平行となるように左回頭を行うと、棧橋に対する船体横方向の接近速度（以下「寄りあし」という。）が過大となって棧橋に衝突するおそれがある態勢で接近する状況であったが、着棧前の前後位置の調整に気をとられ、行きあしを抑えるためにウィンドラスのブレーキを小刻みにかけてながら左舷錨鎖を伸出させて左回頭を行うとともに、タグボートを左舷船尾に配置してタグラインを張らせるなど、棧橋への寄りあしを制御する措置を十分にとらなかった。

a 2 受審人は、13時37分寄りあしが大きくなっていることを認め、船首位置を保持させるために、タグボートで左舷船首のタグラインを張らせたところ、船尾が右舷方に振れて船尾側の寄りあしが助長されることになり、a 1 受審人が、船尾の寄りあしが速いと感じ、棧橋との衝突に備えるため、船尾配置の乗組員に対して持ち運び式の防舷材を用意することを指示したものの、間に合わず、13時38分僅か過ぎ門司埼灯台から100.5度970メートルの地点において、Aは、船首が093度を向いたとき、0.2ノツ

トの速力で、その右舷船尾部が栈橋の中央部に衝突した。

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当たり、衝突地点付近には西北西向きの弱い潮流があり、視界は良好であった。

衝突の結果、右舷船尾部に凹損及び擦過傷を生じ、栈橋は防舷材に損壊及びセメントにはく離をそれぞれ生じたが、のち修理された。

(原因の考察)

本件栈橋衝突は、関門港田野浦区において、Aが、東方から接近して接舷予定の栈橋の前面水域で左回頭を行った後、同栈橋に出船右舷付けする際に、右舷船尾部が栈橋に衝突したものであるが、その原因について、以下、検討する。

- 1 a 2受審人は、東方から接近して栈橋の前面水域で左回頭後に出船右舷付けするに当たり、左舷錨を投下する用錨操船法を行っており、同操船法のメリットには、①前進行きあしを抑えられること、②狭い水面で回頭ができること、などが挙げられる。

前述①については、前進行きあしを抑えるために、投錨時に過大な船速であってはならず、その速力は2ノット以下とされ、AISデータでも、a 2受審人が左舷錨を投下したときの速力は、約2ノットと過大でなかったものの、栈橋へのアプローチで、タグボートにより左舷船首のブレーキを掛けさせたことで、西方から大きく回り込むことができずに、栈橋に直行する状態となって左舷錨を投下して左舵一杯とし、依然として、タグボートを左舷船首に配置したまま、行きあしが付いた状態で栈橋と平行となるように左回頭したことで、寄りあしが過大となって栈橋に衝突するおそれがある態勢で接近することとなった。

用錨操船法を用いるならば、行きあしを抑えるために、投錨後の錨鎖を一気に伸出させず、ウィンドラスのブレーキを小刻みにかけながら伸出させ、左舷錨をドレッシングさせて左回頭を行うことになり、栈橋に対して出船右舷付けの姿勢になっても、右舷船首の寄りあしが不足するならば、バウスラスターを使用して栈橋に寄せることも可能であり、左舷錨の投下後に、タグボートを左舷船首に配置しておく必要はなく、素早く、タグボートを左舷船尾に回して操船支援に当たらせることもできたと思われる。

また、前述②については、Aの総トン数及び長さ等に鑑みれば、用錨操船法の左回頭による右舷付けは、左舷錨をドレッシングさせて左回頭を行うに当たり困難な状況ではなく、a 2受審人が、予定錨地で正確に左舷錨を投下するために左舷船首に配置していたとするタグボートは、当初から、あるいは、左舷錨を投下した時点で、左舷船尾に配置してタグラインを取ることで、右舷船尾の寄りあしを制御することができたものの、かえって左舷船首に配置したままのタグボートでタグラインを張らせたことで、船尾が右舷方に振れて船尾側の寄りあしが助長されたものとする。

したがって、a 2受審人が、栈橋の前面水域でAを左回頭させ同栈橋に右舷付けする際、行きあしを抑えるためにウィンドラスのブレーキを小刻みにかけながら左舷錨鎖を伸出させて左回頭を行うと共に、タグボートを左舷船尾に配置してタグラインを張らせるなど、栈橋への寄りあしを制御する措置を十分にとらなかったことは、本件発生の原因となる。

- 2 水先法第41条第2項の規定では、「水先人に水先をさせている場合において、船舶の安全な運航を期するための船長の責任を解除し、又はその権限を侵すものと解釈してはならない。」となっており、A

の指揮命令権を有する a 1 受審人が、a 2 受審人に水先を行わせて A が棧橋に衝突しても、船長としての a 1 受審人の職務責任が解除されないものの、本件の場合、

- (1) a 1 受審人が、船尾の寄りあしが速いと感じたのは、棧橋に衝突する直前の 13 時 37 分半頃であり、その段階で、a 1 受審人が操船指揮を執り、左回頭を制御して棧橋への接近を止める手段としては、右舵一杯として機関を前進にかけることで、船尾を左方に振らせる方法が考えられるものの、すでに、13 時 37 分 a 2 受審人が、左舷船首のタグボートに指示してタグラインを左舷正横に張らせており、a 1 受審人としては、a 2 受審人が棧橋から離すための措置を講じているように見えていた。
- (2) a 1 受審人は、a 2 受審人が提示したパイロットインフォメーションカードとともに行った事前説明により、棧橋に接近するときには、予定錨地で正確に左舷錨を投下するために、タグボートを左舷船首に配置し、投錨後、船首のバックスプリングラインを棧橋に取って船首位置の制御ができる状況になってから、タグボートを左舷船尾に配置させる旨の説明を受けており、実際には、13 時 35 分左舷錨が投下され、棧橋への接近が始まったものの、最初は、船首からのバックスプリングラインが棧橋まで届かず、a 2 受審人の思いどおりに船首位置の制御ができていない状況下、a 1 受審人が a 2 受審人に対して、タグボートを左舷船尾に配置させることを助言することには、無理がある。

以上のことから、a 1 受審人の行為は、a 2 受審人が A に赴き、同人を信頼して水先をさせていたものであり、a 2 受審人の行動又は意図に疑問を感じても、a 1 受審人が、船長として必要な措置をとる時間的な余裕及び手段がなかったものと認められることから、本件発生

の原因とならない。

(原因及び受審人の行為)

本件棧橋衝突は、関門港田野浦区において、左回頭で棧橋に出船右舷付けとする際、棧橋への寄りあしを制御する措置が不十分で、タグボートを左舷船首に配置したまま、寄りあしが過大となって棧橋に接近したうえ、左舷船首のタグラインを張らせて船尾側の寄りあしを助長させたことによって発生したものである。

a 2 受審人は、関門港田野浦区において、棧橋に直行する状態で接近し、左舷錨を使って左回頭により棧橋に出船右舷付けとする場合、タグボートを左舷船首に配置したまま、行きあしが付いた状態で棧橋と平行となるように左回頭を行うと、寄りあしが過大となって棧橋に衝突するおそれがある態勢で接近する状況であったから、行きあしを抑えるためにウィンドラスのブレーキを小刻みにかけながら左舷錨鎖を伸出させて左回頭を行うとともに、タグボートを左舷船尾に配置してタグラインを張らせるなど、棧橋への寄りあしを制御する措置を十分にとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、着棧前の前後位置の調整に気をとられ、棧橋への寄りあしを制御する措置を十分にとらなかった職務上の過失により、寄りあしが過大となったまま棧橋に接近したうえ、左舷船首に配置したままのタグボートにタグラインを張らせて船尾側の寄りあしを助長させ、右舷船尾部が棧橋に衝突する事態を招き、船体及び棧橋に損傷を生じさせるに至った。

以上の a 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。

a 1 受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年8月23日

門司地方海難審判所

審判官 栞 原 和 栄