

令和3年那審第21号

裁 決

貨物船AフローティングドックB衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 一級海技士（航海）

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官甲斐繁利出席のうえ審理し、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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和3年8月8日06時25分

沖縄県平良港

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A	フローティングドックB
----	----	------	-------------

総トン数	10,184トン
------	----------

全長	168.71メートル	50.50メートル
----	------------	-----------

機関の種類	ディーゼル機関
-------	---------

出力 13,280キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

ア A

Aは、平成22年4月に進水し、沖縄県那覇港から平良港及び同県石垣港を經由して台湾高雄港間等の定期航路に就航する、サイドスラストを備えた鋼製の船首船橋型ロールオン・ロールオフ貨物船で、右舷船首尾部にランプウェイを装備し、5層からなる車両甲板に乗用車2.2トン換算で245台及び40フィートトレーラーシャーシ換算で160台を搭載でき、最上層の同甲板上方にアンチローリングタンクを設け、最下層の車両甲板下方に各バラストタンクが区画された二重船殻構造であった。

操舵室は、その前面が船首端から約35メートル後方に位置し、風向風速計、操舵スタンド、機関遠隔操縦装置、アンチローリングタンク及びバラストタンクの各制御盤、電子海図情報表示装置（ECDIS）、船舶自動識別装置（AIS）、レーダー2台等が装備されているほか、右舷船橋ウイングにスタンド形のジャイロレピーター及びサイドスラスト操作盤が設置されていた。

サイドスラストは、海上公試運転成績（船体部）によると、バウスラストの力量が177キロニュートン、スタンスラストの力量が138キロニュートンで、喫水が船首4.70メートル船尾5.97メートル、排水量が10,419トンの場合、バウスラストの翼角を左に21.7度又は右に21.9度として回頭角0度から同角90度までの、左右それぞれの回頭に掛かる所要時間が約3分51秒及び約3分30秒、スタンスラストの翼角を左に19.6度又は右に20.7度として回頭角0度から同角90度までの、左

右それぞれの回頭に掛かる所要時間が約4分2秒及び約4分13秒であった。

そして、風圧側面積は、復原性及びローディングマニュアル中の風圧側面積曲線図によると、平均喫水が6.0メートルの際、2,970平方メートルであった。

イ B

Bは、昭和63年に建造され、上から順に、頂部、安全、係留及び作業の各甲板を設け、係留甲板からの深さが6.60メートル、最大沈下時の喫水が19.00メートルの非自航式凹型ケーソン用フローティングドックで、右舷頂部甲板に主発電機等が据え付けられた機関室及び甲板室を配し、同甲板及び左舷頂部甲板にジブクレーン各1基を、係船ウインチ各2台を、係船柱等をそれぞれ装備するほか、安全、係留及び作業の各甲板下方に第1ないし第12の各バラストタンクが区画されていた。

(2) 平良港の状況等

平良港は、沖縄県宮古島西岸の市街地沿岸に位置し、地域の拠点港湾としての役割を担う北西方に開口した港で、下崎北防波堤及び下崎西防波堤間が北方からの港口となっており、北防波堤・西防波堤・南防波堤で囲まれた港奥の北東部から南西部にかけて第1ないし第4の各ふ頭及び漲水地区岸壁が築造されていた。

第1ふ頭は、南西面に1号から順に3号までの、北西面に4号及び5号の、北東面に6号の各岸壁がそれぞれ区画され、4号及び5号の各岸壁の岸壁法線が平良港南防波堤灯台（以下「南防波堤灯台」という。）から079度（真方位、以下同じ。）770メートルの地点を西端として042度方向に180メートル延びていた。

漲水地区岸壁は、第3ふ頭の北西面に耐震強化を施して区画され、

同岸壁の岸壁法線が南防波堤灯台から150度440メートルの地点を西端として042度方向に300メートル延びていた。

(3) a 受審人の経歴等

(一部省略)

そして、a 受審人は、漲水地区岸壁を離岸する際、Aに装備された風向風速計で左舷正横から風速毎秒10メートル（以下、風速については毎秒を省略する。）以上の風を観測すると、サイドスラストの性能を上回り自力で離岸することができないことや同性能を上回る風速の風を舷側に受けると、意図する操船が困難になるおそれがあることを承知していたので、操船の補助として曳船^{えい}を左舷船首尾部に配していた。

その後、a 受審人は、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、平良港へのクルーズ船の寄港が中断され、常駐する曳船が廃止になったので、左舷正横からサイドスラストの性能を上回る風速を観測した場合や気象・海象の各状況が運航基準の条件以下の場合であっても、安全を保つことができるように入手した気象情報を確認した上で、風圧側面積に対する同性能を考慮して運航管理者と協議し、発航を中止するなどして運航に携わっていた。

(4) 運航基準

A社は、船長に対し、運航基準の条件として港内の気象・海象における風速18メートル以上の時、波高1.5メートル以上の時、視程1,000メートル以下の時のいずれかに達していると認めるとき及び航行中に遭遇する視程を除き、気象・海象における風速25メートル以上の時、波高5メートル以上の時のいずれかに達するおそれがあると認めるとき、いずれも目的地への発航の中止を定めていた。

(5) 気象・海象状況

宮古島地方気象台は、宮古島地方に発表していた波浪注意報に加え、令和3年8月6日16時34分同地方に強風注意報を、翌7日04時20分雷注意報を、同日16時13分波浪、強風及び雷の各注意報が継続する旨をそれぞれ発表し、強風や高波、急な強い雨、落雷に対する警戒を呼び掛けていた。

そして、令和3年台風第9号（以下「台風9号」という。）の台風位置表によると、同年8月8日03時の中心位置が北緯28.3度、東経125.8度、中心気圧が992ヘクトパスカル、最大風速20メートル、強風域半径の南側が500キロメートル（以下「キロ」という。）、同半径の北側が280キロであった。また、台風9号は、同日03時観測のアジア太平洋地上天気図によると、宮古島北方約390キロ沖合にあたる東シナ海を、北東方向に毎時30キロの速さで進んでいることが記されていた。

(6) 本件発生に至る経緯

a 受審人は、Aに各乗組員と乗り組み、車両49台、コンテナ56個及び雑貨約275トンを搭載して令和3年8月6日19時00分那覇港を出港し、翌7日05時10分漲水地区岸壁に出船右舷着けしたのち、07時00分の出港に備えて気象情報を入手したところ、台風9号の接近に伴い、石垣港までの航行中における気象・海象の各状況が運航基準の条件に達するおそれがあると認めたので、運航管理者と協議して発航を中止し、自身の経験・知識・技量を頼りに翌朝に出港することを決定した。

Aは、a 受審人ほか14人が乗り組み、車両24台、コンテナ27個及び雑貨約121トンを搭載し、船首5.5メートル船尾6.5メートルの喫水をもって、翌8日06時00分漲水地区岸壁を離岸し、

石垣港に向かった。

ところで、a 受審人は、台風 9 号の強風域の右半円に入域した状況下、漲水地区岸壁を離岸するにあたり、宮古島が平坦であることに加え、風の息を認め、サイドスラストの性能を上回る風速の風を舷側に受けると、意図する操船が困難になるおそれがあることを承知していたが、船尾方からの風であり運航基準の条件以下の風速なので経験等を頼りに何とか出港できると思い、入手した気象情報で同強風域からの出域時機を確かめるなど、気象情報の確認を十分に行わなかった。

こうして、a 受審人は、各乗組員が所定の配置で作業に当たるなか右舷船橋ウイングに立ってサイドスラストの操作及び操船指揮の号令を適宜掛けながら 06 時 05 分右回頭を開始し、06 時 07 分船首が南東方を向いたところ、風勢が増して同回頭が困難となり、第 1 ふ頭に向かって圧流され、06 時 15 分左舷錨を投下し、06 時 20 分態勢の立て直しを試みたものの、及ばず、06 時 25 分南防波堤灯台から 069 度 890 メートルの地点において、A は、186 度に向首し、0.7 ノット（対地速力、以下同じ。）の後進行きあしとなったとき、その左舷船尾部が同ふ頭 5 号岸壁に係留中の B の左舷船首部に衝突した。

当時、天候は曇りで風力 7 の南西風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であった。

また、B は、無人のまま、令和 3 年 1 月 30 日 15 時 00 分 3.0 メートルの等喫水をもって、左舷頂部甲板を南西方に向け、5 号岸壁の岸壁法線と沿うように船尾部を約 15 メートル隔てた態勢で、両舷船首の頂部甲板から錨を伸出し、両舷船尾の同甲板から繰り出した合成繊維製及び鋼製の各係留索を同岸壁の係船柱につないで係

留されていたところ、前示のとおり衝突した。

a 受審人は、衝突したままの態勢でAの船固めを施し、サイドスラストの性能を下回る風速の風を観測するまで待ち、手配できたB専用の交通船及び作業船を配し、船固めを解いてBから離れ、自力で漲水地区岸壁に着岸した。

衝突の結果、Aは、左舷船尾部外板及び推進器翼に修理を要しない擦過傷を生じ、Bは、左舷船首部に凹損等を生じたが、後に修理され、合成繊維製及び鋼製の各係留索が取り替えられた。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、台風9号の強風域の右半円に入域した状況下、石垣港に向けて漲水地区岸壁を離岸するにあたり、気象情報の確認が不十分で、回頭中、風勢が増し、5号岸壁に係留中のBに向かって圧流されたことによって発生したものである。

a 受審人は、台風9号の強風域の右半円に入域した状況下、石垣港に向けて漲水地区岸壁を離岸する場合、宮古島が平坦であることに加え、風の息を認め、サイドスラストの性能を上回る風速の風を舷側に受けると、意図する操船が困難になるおそれがあることを承知していたのだから、安全を保つことができるよう、入手した気象情報で同強風域からの出域時機を確かめるなど、気象情報の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、船尾方からの風であり運航基準の条件以下の風速なので経験等を頼りに何とか出港できると思い、気象情報の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、回頭中、風勢が増し、5号岸壁に係留中のBに向かって圧流されて衝突を招き、A及びBに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4年9月29日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文