

令和4年広審第14号

裁 決

貨物船A防波堤衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官大野徹二出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和2年8月5日14時31分半僅か過ぎ

広島県尾道糸崎港第1区

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 499トン

全 長 74.48メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 735キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び操縦性能

Aは、平成30年7月に進水し、航行区域を限定近海区域とする、3層の甲板室の最上層に操舵室を配し、上甲板下に貨物倉1個を設けた、船首端から同室前面までの水平距離が約60メートルの、バウスラスト及びシリングラダーを装備した全通二層甲板型鋼製貨物船で、中央に操舵装置、右舷側に主機及びスラストの各遠隔操縦装置、左舷側にレーダー2台、電子海図システム、GPSプロッターを備えたコンソールを操舵室前部に設けていた。

甲板部海上試運転成績書には、喫水が船首1.880メートル船尾3.210メートル、排水量1,448.76トン、機関回転数毎分240（計画回転数）とした状態で前進中、通常航行時の最大舵角35度とした左右各旋回径が268メートル及び231メートルで、後進を発令して船体が停止するまでの航走距離が約390メートル及び所要時間が2分15秒であった。

一方、出入港操船においては、最大舵角を64度とすることができ、シリングラダー、バウスラスト及び主機を用いて、その場回頭及び横移動ができる操縦性能を有していた。

(2) 本件時の航行予定

Aは、令和2年8月4日19時10分尾道糸崎港に投錨して待機し、翌5日07時40分広島県向島北岸に所在するX社工場の2号岸壁に左舷付けで橋梁部材を積載し、同日離岸後、千葉県木更津港に向かう予定であった。

(3) 尾道水道及び2号岸壁の各状況

尾道水道は、本州と向島及び広島県岩子島との間にある東西長さが約5海里、最狭部の幅が約150メートルの、尾道糸崎港港域内

にある狭水道で、東口が安芸灘北東部の戸崎瀬戸に、西口が備後灘北西部の三原瀬戸に通じており、同港に出入りする船舶が往来していた。

海上保安庁刊行の瀬戸内海水路誌には、尾道の低潮約40分後から高潮約40分後までの上げ潮時に東流、高潮約40分後から低潮約40分後までの下げ潮時に西流となり、最強流速は東流が2.7ノット、西流が2.5ノットであることが記されていた。

2号岸壁は、尾道大橋橋梁灯（C1灯）（以下「C1灯」という。）から145度（真方位、以下同じ。）230メートルの地点を東端とする法線が300度方向に約80メートル続く尾道水道に面する係船施設で、同岸壁の西北西300メートル付近の水域が、北側を防波堤に、南側を最小水深が2.4メートルの浅水域に挟まれて可航幅が約100メートルとなる西南西方に回り込んだ湾曲部となっていた。

(4) a 受審人の経歴等

（省略）

(5) 本件発生に至る経緯

a 受審人は、2号岸壁離岸に先立ち潮汐表を調べ、離岸後間もなく尾道水道では西流が最強となって流速が2.3ノットに達することを把握し、当該強潮流があるなか離岸すると、舵効が現れないうちに潮流に圧流されて意図した操船ができないおそれがあったが、以前、同水道に面した別の岸壁を離岸した折、順潮時でも無難に離岸できたので、当時と同様に操船できると思い、転流時を待って離岸するなど、離岸時機の選定を適切に行わなかった。

こうして、Aは、a 受審人ほか3人が乗り組み、橋梁部材約168トン及び海水バラスト約490トンを積載し、船首2.30

メートル船尾3.55メートルの喫水をもって、同受審人が操船指揮を執り、二等航海士が船首配置に、機関長が船尾配置に、一等航海士が操舵にそれぞれ就いて係留索の解纜^{かいらん}に備え、令和2年8月5日14時28分2号岸壁を発し、尾道水道を西行した後、瀬戸内海を東行する予定で、木更津港に向かった。

a 受審人は、機関を極微速力前進にかけ、西北西方に向首して尾道水道を西行し、尾道大橋下方付近で湾曲部を回り込むこととして左舵10度を令したが期待した舵効が現れず、14時30分半C1灯から299.5度170メートルの地点で、306度に向首して6.8ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で航行中、左舵35度に続き左舵64度を令したものの、当該潮流に圧流されて湾曲部を回り込めず、西南西方に向首しないまま防波堤に接近し、機関を全速力後進にかけ、バウスラストを左回頭一杯としたが、及ばず、14時31分半僅か過ぎC1灯から298.5度330メートルの地点において、Aは、278度に向首し、1.2ノットの速力になったとき、船首部が防波堤に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の南風が吹き、潮候は下げ潮の中央期で、尾道水道には西方に向かう2.3ノットの潮流があり、視界は良好であった。

衝突の結果、Aは、球状船首に凹損を、防波堤は、上部工及び各段のブロックに破断、亀裂等のほか移動する事態をそれぞれ生じたが、後にいずれも修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件防波堤衝突は、尾道糸崎港第1区において、2号岸壁を離岸するのに当たり、離岸時機の選定が不適切で、離岸後、西流が最強となる尾

道水道を西行中、当該潮流に圧流されて湾曲部を回り込めず、同部北側の防波堤に接近したことによって発生したものである。

a 受審人は、尾道糸崎港第1区において、2号岸壁を離岸するのに当たり、尾道水道では西流が最強となることを把握した場合、離岸後、舵効が現れないうちに潮流に圧流されて意図した操船ができないおそれがあるのだから、転流時を待って離岸するなど、離岸時機の選定を適切に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、以前、尾道水道に面した別の岸壁を離岸した折、順潮時でも無難に離岸できたので、当時と同様に操船できると思い、離岸時機の選定を適切に行わなかった職務上の過失により、離岸後、西流が最強となる尾道水道を西行中、当該潮流に圧流されて湾曲部を回り込めず、同部北側の防波堤に接近して衝突する事態を招き、船体及び防波堤を損傷させるに至った。

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2号を適用して同人の四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年2月9日

広島地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人