

令和4年広審第30号

裁 決

貨物船A岸壁衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 五級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官中山国夫出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の五級海技士（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3年5月4日12時05分半少し前

愛媛県壬生川港

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 498トン

全 長 77.70メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,471キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等

Aは、1機1軸の固定ピッチプロペラ、バウスラスト及び最大舵角60度の操舵装置を装備した、全通二層甲板船尾機関型の専ら鋼材輸送に従事する鋼製貨物船で、上甲板下に貨物倉1個を、船首端から約60メートル後方を前端とする3層の甲板室の最上層に操舵室をそれぞれ設け、同室には、中央に操舵装置及び電子海図システム、右舷側に機関遠隔操縦装置及びGPSプロッター、左舷側にレーダー2台を装備するコンソールが前部に設置され、喫水が船首1.44メートル船尾3.28メートル、排水量1,315.42トン、速力14.18ノットにおける旋回径が左右いずれも230メートルであった。

#### (2) 本件時の運航予定等

Aは、大分港で積載したステンレスコイル1,591トンを壬生川港に設けられたX社瀬戸内製鉄所阪神地区（東予）のNo.2バース（以下「2号岸壁」という。）で揚げるため、令和3年5月3日16時50分大分港を発し、翌4日01時30分壬生川港壬生川西防波堤灯台（以下「西防波堤灯台」という。）から026度（真方位、以下同じ。）1.64海里の地点に投錨し、荷役まで待機する予定で錨泊した。

#### (3) 2号岸壁

2号岸壁は、南西端が西防波堤灯台から203度1,470メートルの地点（以下「基点」という。）に位置し、岸壁法線の方向が035度で、隣接するNo.3バースと合わせた長さが約280メートル、前面水深が5.4メートルないし5.7メートルの、壬生川港西地区に設けられた係留施設で、岸壁法線と平行に移動する高脚

ジブクレーンが設置されていた。

壬生川港西地区には、幅約60メートル、水深4メートルないし6メートルの、2号岸壁付近に至る水路（以下「壬生川水路」という。）があり、左舷標識として同水路南側に拡張する浅水域を示す壬生川港灯浮標が設けられていた。

#### (4) 操船計画等

a 受審人は、航海士として乗船した際に出入港操船を5回ないし6回経験したものの、Aで同操船に当たるのが初めてであったので、船長職を執ることもある機関長立ち会いの下、大分港で出港操船に当たるとともに、2号岸壁に対して約45度の角度で適宜減速しながら進入すること、同岸壁との距離を勘案して機関を後進に、バウスタスタを右回頭にそれぞれ操作して約10メートル離れた位置で船体を同岸壁と平行にして停止すること、その後、陸上に送った係留索を巻き取って2号岸壁に寄せることを計画して着岸に備えた。

#### (5) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか3人が乗り組み、同受審人が操舵室で操船指揮に、二等航海士及び甲板員が船首、機関長が船尾の各配置に就く体制で、船首3.60メートル船尾4.80メートルの喫水をもって、同日11時40分抜錨し、入船左舷付けする予定で、2号岸壁に向かった。

a 受審人は、レーダー1台、GPSプロッター及び電子海図システムを作動させて手動操舵に当たり、南南西に向首して機関を微速力前進とし、11時56分頃西防波堤灯台を右方に航過したところで機関を極微速力前進とし、船首方に認めた出航待機中の貨物船を避けることとして壬生川水路南側の浅水域に進入した。

a 受審人は、12時00分半僅か前基点から018度535メー

トルの地点（以下、船位については船首端の位置を表す。）に至り、218度に向首して4.8ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行中、2号岸壁に向けて左回頭するつもりで左舵をとったところ、右方に偏向しながら続航した。

a受審人は、浅水域を抜け出し、12時01分半僅か前基点から010.5度420メートルの地点に達し、229度に向首して3.8ノットの速力となったとき、依然として右方への偏向が続いており、このまま2号岸壁に向けようとする、進入角度が過大となるばかりか、前示速力では、計画どおり2号岸壁と平行にすることも、停止することも困難となって同岸壁に向首したまま接近して衝突するおそれがあったが、舵効きを意識するあまり、3ノットの速力を保つことに気をとられ、機関、舵及びスラストを活用するなど、速力及び進入角度の制御を適切に行わなかった。

こうして、a受審人は、左回頭を終えたものの、同岸壁に向首した態勢となって続航し、2号岸壁まで距離が約50メートルとなったところで機関を半速力後進に、同距離が30メートルとなったところで機関を全速力後進にかけ、スラストを右転半出力としたが、及ばず、12時05分半少し前基点から035度65メートルの地点において、Aは、177度に向首し、0.9ノットの前進行きあしとなったとき、船首部が2号岸壁に38度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風はほとんどなく、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、Aは、ファッションプレート及び球状船首の凹損等を、2号岸壁は、車止めの圧損、ボラードの擦過傷等を、高脚ジブクレーンは、レールクランプボックスの圧損等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)

本件岸壁衝突は、壬生川港において、2号岸壁に着岸する際、速力及び進入角度の制御が不適切で、同岸壁に向首した態勢で進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、壬生川港において、2号岸壁に着岸する場合、計画どおり、同岸壁と平行になったところで停止できるよう、機関、舵及びスラストを活用するなど、速力及び進入角度の制御を適切に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、3ノットの速力を保つことに気をとられ、速力及び進入角度の制御を適切に行わなかった職務上の過失により、2号岸壁に向首した態勢で進行して同岸壁に衝突する事態を招き、船体、2号岸壁及び高脚ジブクレーンにそれぞれ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2号を適用して同人の五級海技士（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3月14日

広島地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人