

令和4年門審第17号

裁 決

貨物船A防波堤衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

指定海難関係人 a 2

職 名 A甲板手

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 a 1 の三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和3年10月31日05時29分半僅か前

大分港大在地区

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 10,471トン

全 長 166.90メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 15,345キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備及び性能等

Aは、船首船橋型ロールオンロールオフ貨物船で、操舵室の前部中央に操舵スタンド、同スタンドの右舷側にレーダー及びGPSプロッター、左舷側にレーダー及び主機遠隔操縦装置並びに前方窓上部中央やや左舷寄りに舵角指示器をそれぞれ備え、同室両舷前後部に各前後方向の映像及び音声を記録するドライブレコーダーを設置していた。

海上試運転成績書（船体部）によると、操縦性能は、24.80ノットの全速力前進中に、舵角35度で右旋回したとき、90度、180度、270度及び360度旋回に要する時間が、1分07秒、2分25秒、3分45秒及び5分00秒、最大縦距及び同横距が543メートル及び666メートルで、24.50ノットの全速力前進中に、同左旋回したとき、1分08秒、2分19秒、3分27秒及び4分39秒、最大縦距及び同横距が521メートル及び648メートルであり、23.30ノットの全速力前進中に、後進発令から船体停止までの所要時間が3分25秒で、航走距離が1,196メートルであった。

そして、機関出力85パーセント負荷のとき、舵中央から右舵10度、同20度、左舵10度及び同20度までに要する時間が、9秒、12秒、7秒及び11秒で、とった舵角と等しい回頭角度になるまでに要する時間が、22秒、25秒、25秒及び27秒であった。

#### (2) 関係人の経歴等

ア a 1 受審人

a 1 受審人は、昭和62年4月に三級海技士（航海）を取得し、甲板部職員としてタンカー及び貨物船に乗船した後、平成10年4月から自動車運搬船及びロールオンロールオフ貨物船の船長職を執るようになり、令和3年1月から船長としてA及び同型船に乗船し、40回を超える大分港の出入港経験があった。

イ a 2 指定海難関係人

a 2 指定海難関係人は、（途中省略）甲板手としてA及び同型船に乗船し、18回ほどの大分港の出入港経験があった。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1 受審人及びa 2 指定海難関係人ほか11人が乗り組み、トレーラーシャーシ121台、車両73台、コンテナ34本及びコンテナ台車18台の2,400トン積載し、船首6.10メートル船尾6.86メートルの喫水をもって、令和3年10月31日05時20分大分港を発し、京浜港東京区に向かった。

ところで、大分港大在地区は、同港東部に位置し、東からほぼ北西に向けて一線となって大在泊地中防波堤（以下「泊地防波堤」という。）及び大在西地区中防波堤（以下「西地区防波堤」という。）が築造されており、泊地防波堤西端と西地区防波堤東端との間には約490メートルの防波堤入口が形成されていた。

a 1 受審人は、離岸操船に続き、a 2 指定海難関係人を操舵に就かせ、操舵室の前面中央に立って操船指揮を執り、レーダー2台及びGPSプロッターを作動させ、05時25分半少し過ぎ大在泊地中防波堤西灯台（以下「泊地防波堤灯台」という。）から146度（真方位、以下同じ。）570メートルの地点で、針路を296度に定め、6.9ノットの速力（対地速力、以下同じ。）から増速し

ながら、手動操舵により進行した。

a 1 受審人は、05時27分少し前泊地防波堤灯台から174度330メートルの地点で、299度の針路及び9.4ノットの速力で続航していたとき、右舵一杯を令し、防波堤入口に向けて右転を開始した。

一方、a 2 指定海難関係人は、右舵一杯の操舵号令を受け、舵角を十分に確認することなく、右舵10度を取り、右舵一杯にとったものと思い込み、同号令どおりの舵角をとらないまま、05時27分僅か前操舵号令を復唱した。

a 1 受審人は、復唱を受け、05時27分半少し前泊地防波堤灯台から200度260メートルの地点に達したとき、西地区防波堤東端まで640メートルとなり、周囲の方位変化から右舵一杯の舵効が得られていないことを認め、緩やかに右転を続けながら西地区防波堤に向かって進行する状況となったが、操舵号令どおりに舵角がとられているものと思い、舵角指示器を見るなど、舵角の確認を十分に行わなかった。

こうして、a 1 受審人は、操舵号令どおりに舵角がとられていないことに気付かないまま西地区防波堤に向かって続航し、05時29分僅か過ぎ同防波堤東端と至近距離でほぼ並行となったところで、舵中央に続き左舵一杯を令してキックで船尾の衝突を回避しようとしたものの、及ばず、05時29分半僅か前泊地防波堤灯台から311.5度490メートルの地点において、Aは、船首が032度を向き、11.0ノットの速力となったとき、その左舷船尾部が西地区防波堤東端に衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の南風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好で、日出時刻は06時30分であった。

衝突の結果、Aは、左舷船尾部外板に破口を生じたが、のち修理され、西地区防波堤は、ケーソンに欠落及び大在西地区中防波堤東灯台に倒壊をそれぞれ生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件防波堤衝突は、夜間、大分港大在地区において、防波堤入口に向けて右転しながら出航する際、舵角の確認が不十分で、西地区防波堤に向かって進行したことによって発生したものである。

運航が適切でなかったのは、船長が舵角の確認を十分に行わなかったことと、甲板手が操舵号令どおりに舵角をとらなかったことによるものである。

a 1 受審人は、夜間、大分港大在地区において、右舵一杯を令し、防波堤入口に向けて右転しながら出航中、周囲の方位変化から右舵一杯の舵効が得られていないことを認めた場合、舵角指示器を見るなど、舵角の確認を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、操舵号令どおりに舵角がとられているものと思い、舵角の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、操舵号令どおりに舵角がとられていないことに気付かないまま西地区防波堤に向かって進行して衝突を招き、船体及び同防波堤にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上の a 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 2 号を適用して同人の三級海技士（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 2 8 日

門司地方海難審判所

審判長 審判官 上 田 容 之

審判官 栗 原 和 栄

審判官 山 本 哲 也