

令和4年那審第15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 三級海技士（航海）

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 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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和4年2月20日11時40分半僅か過ぎ
沖縄県那覇港

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A
総トン数 5,848トン
全 長 141.85メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 12,000キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、平成30年1月に進水し、阪神港、鹿児島港及び那覇港間の定期航路に就航する、1軸左回り4翼可変ピッチプロペラ及びバウスラストを備えた鋼製の全通二層甲板型ロールオン・ロールオフ貨物船で、最上層に操舵室が区画されて4層からなる甲板室を船体中央部の端艇甲板に配し、同甲板及びA甲板に荷役用クレーン2基を、左舷船尾部にランプウェイを、乗用車4.9メートル換算で62台、トレーラーシャーシ12メートル換算で39台及びコンテナ20フィート換算で239個搭載できる4層の各甲板をそれぞれ設け、最下層の甲板下方側方に引き込み式のフィンスタビライザーを装備していた。

操舵室は、その前面が船首端から約70メートル後方に位置し、前面窓中央部に接してレピーターコンパスを、同コンパスの左舷側に船舶自動識別装置（AIS）及び同右舷側にGPSプロッターを、前部中央に操舵スタンドを、同スタンドの左舷側に電子海図情報表示装置並びに機関遠隔操縦装置、バウスラスト及びフィンスタビライザーの各操作盤が組み込まれたコンソールを、同コンソール上部に機関監視モニターを、操舵スタンドの右舷側にレーダー2台並びに船首及び船尾の各喫水計、バラスト操作盤が組み込まれたコンソールをそれぞれ装備していた。

そして、操舵室の両舷には、左舷及び右舷の各船橋ウイングを設け、同室左舷出入口上方の暴露部囲壁に舵角指示器、エンジンテレグラフ位置表示器及び操船用拡声器を、左舷船橋ウイングにスタンド形のレピーターコンパス及びバウスラスト操作盤を、右舷船橋ウイングに同コンパスをそれぞれ装備していた。

翼角及び速力は、操舵室の前面壁に掲示されたエンジンテレグラフの各位置によると、港内全速力前進が13.5度及び11.1ノット、半速力前進が9.7度及び8.0ノット、微速力前進が6.2度及び5.2ノット、極微速力前進が3.6度及び2.5ノットであった。

操縦性能は、海上試運転成績書（船体部）によると、喫水が船首3.390メートル船尾5.701メートル、排水量が6,298.8トンの状態の場合、23.72ノットの速力で前進中に左舵35度とした際の最大縦距が508.9メートル及び最大横距が573.2メートル、23.21ノットの速力で前進中に右舵35度とした際の同縦距が475.4メートル及び同横距が557.9メートル、そして、23.24ノットの速力で前進中に後進を発令して船体が停止するまでの所要時間が2分20秒及び最短停止距離が825.0メートルであった。

バウスラストは、海上試運転成績書（船体部）によると、推力が112.8キロニュートンで、前示状態の場合、停止中に翼角を左に21.5度又は右に21.0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3分36秒及び3分15秒であった。

(2) 那覇港の状況

那覇港は、沖縄県沖縄島南部に位置する港で、宮古口、唐口及び倭口の港口が西方に開き、南北方向に延びる那覇防波堤及び新港第1防波堤並びに東西方向に延びる浦添第1防波堤で囲まれた西岸に、那覇、泊、新港及び浦添の各ふ頭地区がそれぞれ区画されていた。

浦添ふ頭地区は、沖縄県那覇市に接した同県浦添市に当たる那覇港の北東部に位置し、内防波堤（北）突端に設置された那覇港浦添

北内防波堤灯台（以下「浦添灯台」という。）並びに同灯台及び内防波堤（南）突端間に設置された那覇港浦添灯浮標によって出入口が示されており、両防波堤で囲まれた港奥の東部に、逆L字形となる浦添ふ頭が築造されていた。

浦添ふ頭は、浦添灯台から115.5度（真方位、以下同じ。）1,170メートルの地点を南端として000度方向に650メートル、次いで270度方向に470メートル延び、西面に1号ないし5号及び南面に6号ないし8号の各岸壁がそれぞれ区画されており、同各岸壁に15メートルないし20メートル間隔で係船柱が備えられているほか、7号及び8号の両岸壁にかけて長さ約100メートルの上屋が設けられていた。

(3) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（途中省略）平成30年Aの就航時から同船の船長職に就いており、豊富な操船経験を有していた。

そして、a 受審人は、令和3年10月から阪神港及び那覇港間の定期航路に全長145.03メートル、幅25.00メートル、深さ17.50メートルのロールオン・ロールオフ貨物船（以下「僚船」という。）が投入されたことに伴い、僚船が浦添ふ頭3号岸壁に着岸している際にはAを同ふ頭1号岸壁に入船左舷着けしていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか11人が乗り組み、車両24台、コンテナ114個及び手荷物2個を搭載し、船首4.5メートル船尾6.4メートルの喫水をもって、令和4年2月19日17時00分鹿児島港谷山区の谷山6号岸壁を発し、那覇港浦添地区の浦添ふ頭1号岸壁に向かった。

a 受審人は、船橋当直を職員及び部員の各1人で入直する輪番と

し、三等航海士、二等航海士、一等航海士及び自身を3時間4直体制並びに甲板員3人を4時間3直体制とするなかレーダー及びGPSプロッターを作動させて出港操船に当たり、17時20分出港配置及び機関部の部署を解除して機関を航海全速力前進にかけ、引き続き同当直に就いて鹿児島湾を航行したのち、20時00分頃鹿児島県竹島南方沖合で昇橋した三等航海士と船橋当直を交替して降橋した。

a 受審人は、翌20日05時00分頃鹿児島県徳之島西方沖合で昇橋し、二等航海士から船橋当直を引き継いだ一等航海士と同当直を交替して同県奄美群島に沿って航行したのち、08時00分頃沖縄県伊平屋島北方沖合で昇橋した三等航海士と船橋当直を交替して降橋し、入港操船に備えて自室で待機した。

a 受審人は、10時40分頃沖縄島西方沖合で昇橋し、11時25分頃那覇港北方沖合に差し掛かり、11時30分入港配置及び機関用意を令し、甲板員を操舵スタンドに、機関長を機関遠隔操縦装置に、一等航海士及び甲板員2人を船首部に、二等航海士、三等航海士及び三等機関士を船尾部に、一等機関士及び二等機関士を機関室にそれぞれ配置し、操舵を手動に切り替えさせてAIS後方に立ち、操船指揮を執りながら倭口を航行した。

ところで、a 受審人は、Aの船体後部舷側が同前部舷側より高く、風圧側面積も広いことから、前進中に左舷又は右舷の各舷側に強吹する風を受けると、船尾船橋型の内航貨物船に比べて圧流されやすく船首が切り上がりやすいことを把握しており、船首が切り上がることにより回頭が困難な状況に陥るおそれがあることを承知していた。

a 受審人は、倭口を通過して機関を港内全速力前進にかけ、11

時 3 3 分僅か過ぎ浦添灯台から 2 7 0 . 5 度 8 4 0 メートルの地点で、浦添ふ頭 3 号岸壁に入船左舷着けしている僚船を視認して 0 9 7 度に向首し、右方に 3 度圧流され、機関を半速力前進にかけ、1 4 . 2 ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、徐々に減速するつもりで進行した。

a 受審人は、機関を微速力前進にかけて浦添灯台及び那覇港浦添灯浮標間の可航部を通過し、1 1 時 3 5 分半僅か過ぎ同灯台から 1 6 0 度 1 2 0 メートルの地点で、0 9 1 度に向首し、右方に 4 度圧流され、9 . 6 ノットの速力で、左舷船橋ウイングに赴いてバウスタ操作盤後方に立ち、同ウイングが浦添ふ頭 8 号岸壁西端及び上屋西側間に並航する態勢となる時機を見計りながら続航した。

a 受審人は、1 1 時 3 7 分半少し前浦添灯台から 1 0 7 度 5 2 0 メートルの地点に至り、0 8 9 度に向首し、右方に 6 度圧流され、機関を微速力前進にかけたまま、7 . 4 ノットの速力で、強吹する北風を左舷舷側に受け、左舷船橋ウイングの位置が浦添ふ頭 8 号岸壁西端付近に並航する態勢となって船首が風上に切り上がる状況になったことを認めたとき、浦添ふ頭 1 号岸壁まで 6 2 0 メートルとなり、右回頭が困難な状況に陥るおそれがあることを承知していたが、自船の操縦性能であれば何とか着岸できると思い、機関を後進にかけて前進行きあしを止めるなど、減速措置を十分にとることなく進行した。

こうして、a 受審人は、左舷船橋ウイングの位置が浦添ふ頭 8 号岸壁西端及び上屋西側間に並航する態勢となり、機関を極微速力前進にかけ、右舵 1 0 度、次いで同 4 5 度を令するとともにバウスタを操作して右回頭しながら同 1 号岸壁に向かって続航していたところ、同岸壁が船首至近となり、機関を微速力後進にかけたもの

の、及ばず、11時40分半僅か過ぎ浦添灯台から111.5度1,130メートルの地点において、Aは、153度に向首し、3.7ノットの速力となったとき、その船首が浦添ふ頭1号岸壁の法線に対して27度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力5の北風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好で、那覇市及び浦添市には強風及び波浪の各注意報が発表されていた。

衝突の結果、球状船首に凹損及び擦過傷を、浦添ふ頭1号岸壁は、ケーソンに亀裂及びケーソン用防舷材の脱落をそれぞれ生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、那覇港において、強風及び波浪の各注意報が発表された状況下、浦添ふ頭1号岸壁に向けて接岸中、強吹する北風を左舷舷側に受け、船首が風上に切り上がる状況になった際、減速措置が不十分で、右回頭しながら同1号岸壁に向かって進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、那覇港において、強風及び波浪の各注意報が発表された状況下、浦添ふ頭1号岸壁に向けて接岸中、強吹する北風を左舷舷側に受け、船首が風上に切り上がる状況になったことを認めた場合、右回頭が困難な状況に陥るおそれがあることを承知していたのだから、同1号岸壁に衝突することのないよう、機関を後進にかけて前進行きあしを止めるなど、減速措置を十分にとるべき注意義務があった。しかし、同人は、自船の操縦性能であれば何とか着岸できると思い、減速措置を十分にとらなかつた職務上の過失により、右回頭しながら浦添ふ頭1号岸壁に向かって進行して衝突する事態を招き、船体及び同1号岸壁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 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 3 月 9 日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文