

令和5年横審第35号

裁 決

貨物船A 棧橋衝突事件

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 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11月23日08時54分半僅か前
愛知県衣浦港

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 499トン

全 長 75.24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

Aは、平成28年7月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋の操舵室前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台、同スタンド右舷側に電子海図システム及び機関コンソールをそれぞれ装備し、a受審人ほか4人が乗り組み、鋼材1,322トンを載せ、船首3.5メートル船尾4.6メートルの喫水をもって、令和4年11月22日14時00分愛知県三河港蒲郡地区を発し、衣浦港に向かった。

ところで、Aの操縦性能は、海上試運転成績表によれば、船首1.215メートル船尾3.250メートルの喫水のと看、前進速力14.23ノットの状態で、後進試験の際、全速力後進を発令してから船体停止までに要した時間及び同航走距離が1分37秒及び305メートル、旋回試験の際、舵角を左右それぞれ35度として90度回頭するのに要する各時間が47秒及び48秒で、各最大旋回直径が267メートル及び257メートルであった。

また、衣浦港東岸の愛知県高浜川河口南方には、物流会社が所有する、南北方向に延びた4基のドルフィンからなる棧橋（以下「浅井棧橋」という。）が築造されており、その棧橋から同港西岸までの距離が470メートルであった。

そして、a受審人は、浅井棧橋に着棧した経験が複数回あり、ふだん、浅井棧橋へ出船左舷着けで着棧する場合には、北上して接近したのちに右回頭を行い、回頭を終えた時点で浅井棧橋北端のドルフィンの北方に位置するようにし、左舷前方に浅井棧橋を見る状態から接近して着棧する方法を採っていた。

a受審人は、衣浦港に到着して浅井棧橋に向かう予定でいたところ、既に着棧して荷役中の他船がいたことから、16時30分同港の中央ふ頭北方で錨泊して時間調整を行い、翌23日08時40分抜錨した

のち、船橋で単独の船橋当直に就いて増速しながら浅井栈橋に向かって北上を始め、08時43分半僅か過ぎ愛知県碧南市明石町に所在する標高8.8メートルの四等三角点明石（以下「明石三角点」という。）から233度（真方位、以下同じ。）1,420メートルの地点で、針路を022度に定め、10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

a 受審人は、08時45分半僅か過ぎ明石三角点から252度940メートルの地点に至り、針路を010度に転じて緩やかに減速を始め、08時49分半少し過ぎ明石三角点から311度970メートルの地点で、4.3ノットの速力となったとき、右回頭を開始した。

08時50分 a 受審人は、明石三角点から313度990メートルの地点に達し、船首が018度を向き、速力が4.0ノットとなったとき、浅井栈橋に綱取り業者が到着していないことに気付き、更に減速した。

更に減速したとき、a 受審人は、浅井栈橋まで310メートルとなり、回頭角速度が減少したことを認めたが、右舵一杯として機関とバウスラスターを併用して操作すれば、浅井栈橋北端付近に至る前に回頭できるものと思い、着栈を中止しなかった。

こうして、a 受審人は、08時54分僅か前機関を微速力後進にかけてバウスラスターを作動させ、08時54分半少し前船首配置の一等航海士から栈橋との距離が近い旨の報告を受け、機関を全速力後進としてバウスラスターを右全速力にかけたものの、及ばず、08時54分半僅か前明石三角点から331度1,010メートルの地点において、Aは、船首が086度を向き、0.6ノットの速力となったとき、球状船首が浅井栈橋北端のドルフィンに衝突した。

当時、天候は雨で風力3の北西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期に

あたり、視界は良好であった。

衝突の結果、球状船首外板に凹損を、栈橋は壁面コンクリートの剥離等をそれぞれ生じたが、のちにいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件栈橋衝突は、衣浦港において、浅井栈橋に向かって回頭しながら接近中、減速したことによって回頭角速度が減少した際、着栈を中止せず、浅井栈橋に向かって接近を続けたことによって発生したものである。

a 受審人は、衣浦港において、浅井栈橋に向かって回頭しながら接近中、減速したことによって回頭角速度が減少したことを認めた場合、着栈を中止すべき注意義務があった。ところが、同人は、右舵一杯として機関とバウスラスターを併用して操作すれば、浅井栈橋北端付近に至る前に回頭できるものと思い、着栈を中止しなかった職務上の過失により、浅井栈橋との衝突を招き、船体及び栈橋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 6 年 3 月 27 日

横浜地方海難審判所

審判官 米 倉 毅