

令和6年横審第9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、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、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9月25日15時11分半

名古屋港第1区

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 4,443トン

全 長 95.98メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 3,250キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、令和4年4月に進水した鋼製の船尾船橋型貨物船で、バウスラスタを有し、4翼固定ピッチプロペラの船尾方にベクツインラダーを備え、船尾楼甲板上に設けた4層の船橋甲板室の最上層に操舵室を配し、同室前部中央に操舵スタンド、同スタンド左方にレーダー2台及びECS（電子海図システム）、同右方に主機遠隔操縦装置、バウスラスタ操作盤及びジョイスティック、両舷ウィングにジョイスティック及びバウスラスタ等操作集合盤を装備し、ジョイスティックを傾ける方向及び角度により操船する仕組み（以下「ベクツインシステム」という。）になっていて、各場所でそれぞれの舵角を表示させることができ、船首端から74メートル後方、左舷舷側から2メートル右方の船橋上方にGPSアンテナが設置されていた。

海上公試運転成績書によれば、船首2440メートル船尾4452メートルの喫水の時、後進試験で、前進速力15.04ノットの状態から後進を発令して船体停止までに要した時間及び同航走距離が4分35秒及び1,048メートルであり、旋回試験で、速力14.62ノットの状態から舵角を左35度とした際の最大縦距が265.6メートル、最大横距が203.4メートルで、90度回頭に要する時間が45.6秒であり、速力14.61ノットの状態から舵角を右35度とした際の最大縦距が257.0メートル、最大横距が221.8メートルで、90度回頭に要する時間が45.4秒であった。

(2) a 受審人の経歴

a 受審人は、（一部省略）令和4年9月からAに船長として乗り

組んでいた。

(3) 名古屋港第1区

名古屋港第1区は、名古屋港北部に位置する港区で、南西部に鉄鋼ふ頭があり、同ふ頭東岸に、栈橋が3基設置され、最北側の長さ70メートルの栈橋がX社の私設栈橋（以下「1区栈橋」という。）として整備され、栈橋の法線が012度（真方位、以下同じ。）であった。

(4) a受審人の1区栈橋への着栈操船計画

a受審人は、年間30回程度1区栈橋に着栈した経験があり、本船での着栈は初めてであったものの、これまでと同様に、ベクツインシステムに切り替えると同時に減速を開始し、船首と同栈橋との距離が200メートルで速力を2.0ノット（対地速力、以下同じ。）以下とし、入船左舷着けする予定であった。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか11人が乗り組み、セメント5,655トンを積載し、船首6.29メートル船尾7.20メートルの喫水をもって、令和4年9月24日07時00分兵庫県赤穂港の錨地を発し、翌25日03時20分名古屋港第6区の錨地で錨泊した後、1区栈橋に入船左舷着けの予定で、13時50分抜錨して甲板員を操舵に機関長を主機の操作にそれぞれ就けて同栈橋に向かった。

a受審人は、15時06分名港中央大橋橋梁灯（C3灯）（以下「C3灯」という。）から347度230メートルの地点で、針路を000度に定め、5.6ノットの速力で手動操舵により進行し、15時07分C3灯から353度390メートルの地点で、ベクツインシステムに切り替えると同時に減速を開始し、左舷ウィングにて操船するようになり、操舵に就けていた甲板員にレーダーの前で

速力と1区棧橋までの距離を適宜報告させ、船首配置の航海士からも適宜同棧橋までの距離を報告させていた。

a 受審人は、15時09分C3灯から356.5度670メートルの地点に至り、1区棧橋まで200メートルとなり3.3ノットの速力となったとき、その後左転して同棧橋に接近するに当たり、甲板員の報告から、予定どおりに減速せず、計画よりも過大な前進行きあしであることを知り、そのまま接近すると、前進行きあしの制御ができなくなるおそれがあったが、左転する船体の動静に気を取られ、直ちに後進一杯にするなど、前進行きあしの逡巡措置を十分にとらなかった。

こうして、a 受審人は、計画よりも過大な前進行きあしのまま1区棧橋に向かって接近を続け、15時11分僅か過ぎ右舷錨を投錨し、バウスラストを右一杯にかけるも、及ばず、15時11分半C3灯から352.5度915メートルの地点において、Aは、船首が306度を向き、1.5ノットの速力となったとき、船首が同棧橋の法線に対して66度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の南南西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、船首に擦過傷を生じ、1区棧橋は連絡桁に欠落等を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件棧橋衝突は、名古屋港第1区において、1区棧橋に入船左舷着けの予定で同棧橋に接近する際、前進行きあしの逡巡措置が不十分で、計画よりも過大な前進行きあしで1区棧橋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、名古屋港第 1 区において、1 区棧橋に入船左舷着けの予定で、同棧橋に接近するに当たり、予定どおりに減速せず、計画よりも過大な前進行きあしであることを認めた場合、そのまま接近すると、前進行きあしの制御ができなくなるおそれがあったのだから、直ちに後進一杯にとるなど、前進行きあしの逡減措置を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、左転する船体の動静に気を取られ、前進行きあしの逡減措置を十分に行わなかった職務上の過失により、計画よりも過大な前進行きあしのまま接近を続け、同棧橋に衝突する事態を招き、船体及び 1 区棧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 9 月 2 6 日

横浜地方海難審判所

審判官 丸 田 稔