

令和6年門審第11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 四級海技士（航海）

補 佐 人 1人

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官高橋寿則出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 a 1 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和4年11月16日05時06分少し過ぎ

大分港

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 6 9 8 トン

全 長 7 3 . 8 3 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1 , 4 7 1 キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

Aは、平成6年11月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋内には、前部中央に操舵スタンド、右舷側にGPSプロッター及び主機遠隔操縦装置、左舷側に1号及び2号レーダーがそれぞれ設置されていた。

(2) Aの操縦性能

海上公試運転成績書（船体部）によれば、船首1.73メートル船尾3.68メートルの喫水のと看、左及び右各旋回試験では、機関回転数毎分235、対水速力12.7ノットの状態から舵角35度とした際の、最大縦距が118メートル及び122メートル、最大横距が133メートル及び129メートルで、90度回頭に要する時間が38秒及び42秒であり、前後進試験では、対水速力12.7ノットの状態から後進発令とした際の船体が停止するまでの時間及び航走距離が1分33秒及び317メートルであった。

(3) a1受審人の経歴

a1受審人は、（一部省略）Aでの大分港入出港経験が豊富であった。

(4) a2受審人の経歴

a2受審人は、（一部省略）ガット船での大分港入出港経験が豊

富であった。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1 受審人及びa 2 受審人ほか3人が乗り組み、空倉のまま、船首2.5メートル船尾3.6メートルの喫水をもって、令和4年11月16日04時45分大分港大在公共ふ頭を離岸し、大分県津久見港に向かった。

a 1 受審人は、単独で出航操船に当たり、05時02分僅か前大分港日吉原泊地東防波堤灯台（以下「東防波堤灯台」という。）から253度（真方位、以下同じ。）1,500メートルの地点で、針路を088度に定め、10.3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。

05時03分a 1 受審人は、東防波堤灯台から248度1,160メートルの地点に達したとき、港域内を航行中であったが、昇橋したa 2 受審人の申し出により、同人が大分港の入出港経験を数多く有しているので、a 2 受審人に操船を任せても無難に航行できるものと思い、同人に操船を任せて、操舵室左舷後部の海図台で事務作業を開始し、大分港を出航するに当たり、自ら操船の指揮を執らなかった。

a 2 受審人は、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、0.5海里レンジでコースアップとした1号レーダー及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、大分港の港口に向けて続航した。

a 2 受審人は、05時04分半少し過ぎ東防波堤灯台から224度570メートルの地点に至り、12.0ノットの速力となったとき、左舵10度として左転を開始した。

05時05分少し過ぎa 2 受審人は、東防波堤灯台から211度420メートルの地点に達し、船首が062度を向いたとき、東防

波堤まで410メートルとなり、その後、緩やかに左転しながら同防波堤に向かって接近する状況であったが、中防波堤東端に設置された簡易標識灯（以下「中防波堤標識灯」という。）までの距離が近く感じたことから、同標識灯を注視することに気をとられ、レーダーで東防波堤との相対位置関係を確認するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かずに進行した。

a 2 受審人は、05時06分船首至近に東防波堤を認め、機関を後進としたものの、及ばず、Aは、05時06分少し過ぎ東防波堤灯台から135度110メートルの地点において、船首が022度を向き、7.7ノットの速力となったとき、東防波堤に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の西風が吹き、潮候は下げ潮の末期に当たり、視界は良好であった。

衝突の結果、球状船首に圧壊等を生じたが、後に修理され、東防波堤は、上部コンクリート部に欠損等を生じた。

（原因及び受審人の行為）

本件防波堤衝突は、夜間、大分港において、津久見港に向けて出航する際、船位の確認が不十分で、東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、大分港を出航するに当たり、船長が自ら操船指揮を執らなかったことと、一等航海士が船位の確認を十分に行わなかったことによるものである。

a 2 受審人は、夜間、大分港において、津久見港に向けて出航する場合、東防波堤に衝突することのないよう、レーダーで同防波堤との相対位置関係を確認するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、中防波堤標識灯を注視することに気をとられ、

船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、緩やかに左転しながら同防波堤に向かって接近する状況に気付かないまま進行して東防波堤への衝突を招き、船体及び東防波堤に損傷を生じさせるに至った。

以上の a 2 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四級海技士（航海）の業務を 1 か月停止する。

a 1 受審人は、夜間、大分港において、津久見港に向けて出航する場合、自ら操船指揮を執るべき注意義務があった。しかるに、同人は、a 2 受審人が大分港の入出港経験を数多く有しているので、同人に操船を任せても無難に航行できるものと思い、自ら操船指揮を執らなかった職務上の過失により、a 2 受審人が東防波堤に向かって進行して同防波堤への衝突を招き、船体及び東防波堤に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 3 号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 6 年 1 0 月 2 2 日

門司地方海難審判所

審判官 山 岸 雅 仁