

令和6年横審第24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 四級海技士（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 の四級海技士（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6月10日07時24分少し前

京浜港横浜第5区

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 918トン

全 長 80.75メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 2,206キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、平成18年12月に進水し、バウスラスターを装備した全通二層甲板船尾船橋型鋼製貨物船で、船首に全旋回型クレーン、船尾に4層の船橋甲板室を設け、その最上層に操舵室、同甲板室前方に貨物倉をそれぞれ配し、操舵室前部中央に操舵スタンド、その右舷側に主機遠隔操縦装置及びバウスラスター操作盤、同スタンド左舷側にレーダー2台及び電子海図システムをそれぞれ備えていたものの、当時、故障によりバウスラスターが使用不能の状態であった。

海上公試運転成績表によれば、船首2.15メートル船尾3.65メートルの喫水のと看、後進試験で、前進速力14.1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1分46秒及び443メートルであり、旋回試験で、速力13.0ノットの状態から舵角を左35度とした際の最大縦距が212メートル、最大横距が158メートルで、90度回頭に要する時間が39.0秒であり、速力13.1ノットの状態から舵角を右35度とした際の最大縦距が219メートル、最大横距が187メートルで、90度回頭に要する時間が37.0秒であった。

(2) a 受審人の経歴

a 受審人は、（一部省略）令和3年2月からAに船長として乗り組んでいた。

(3) 着棧予定棧橋

着棧予定棧橋は、京浜港横浜第5区南部の金沢木材ふ頭の北方に所在し、リサイクル会社が所有するもので、東西方向に延びる4基のドルフィンからなる長さが約27.5メートルの棧橋（以下「横浜5区棧橋」という。）で、法線が115度（真方位、以下同じ。）

であった。

(4) バウスラスター故障時における横浜5区棧橋への着棧操船計画

a 受審人のバウスラスター故障時における横浜5区棧橋への着棧操船計画は、法線とほぼ直角の針路で接近し、船首と横浜5区棧橋との距離（以下「船首距離」という。）が80メートルとなったところで右舷錨を投入し、船首距離が10メートルとなったところで右舷錨鎖を張り、一旦前進行きあしを止めてから、右舵一杯及び機関を適宜使用して右回頭したのち、船尾から小錨を投入し、入船左舷着けで着棧するものであった。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか7人が乗り組み、空倉のまま、船首2.2メートル船尾3.0メートルの喫水をもって、令和4年6月6日13時30分青森県むつ小川原港を発し、京浜港横浜第5区に向かった。

ところで、a 受審人は、本船での着棧操船経験が多数回あり、バウスラスター故障時における横浜5区棧橋への着棧も5回ないし7回の経験があった。

a 受審人は、ノースアップ表示で0.1海里レンジとしたレーダー及び電子海図システムをそれぞれ作動させ、単独で着棧操船に当たり、越えて10日07時00分京浜港横浜第5区に至って南本牧ふ頭の南方沖合を西行し、横浜5区棧橋に向けて徐々に減速を始め、07時18分横浜根岸東京瓦斯第1号灯浮標（以下「根岸1号灯浮標」という。）から126.5度1,010メートルの地点で、針路を240度に定め、4.6ノットの速力（対地速力、以下同じ。）から減速しながら、手動操舵により進行した。

a 受審人は、07時21分根岸1号灯浮標から145度920メートルの地点に達し、緩やかに左転を始め、07時22分根岸1号

灯浮標から150度940メートルの地点に達して船首距離が80メートルとなったところで機関を中立運転として右舷錨を投入したのち、右舷錨鎖を適宜延出しながら接近を続け、07時23分根岸1号灯浮標から153.5度950メートルの地点で、船首距離が30メートルとなったところで速力が1.1ノットとなり、船首を190度に向けて横浜5区栈橋に接近し続けた。

a 受審人は、07時23分半根岸1号灯浮標から154度970メートルの地点で、船首距離が10メートルのところとなったとき、計画どおり前進行きあしを止めないと右回頭しきれずに横浜5区栈橋に衝突するおそれがあったが、平素と同じように操船していたつもりだったので、右舷錨が効いて栈橋手前で無難に右回頭できるものと思い、直ちに錨鎖を張るなど、前進行きあしを止める措置を行わなかった。

こうして、a 受審人は、横浜5区栈橋に接近を続け、07時23分半僅か過ぎ船首距離が5メートルのところに至り、右舵一杯として機関を微速力前進にかけて右回頭を開始したものの、07時24分少し前根岸1号灯浮標から157度1,030メートルの地点において、Aは、船首が215度を向き、0.6ノットの速力となったとき、その球状船首が横浜5区栈橋杭に衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の東北東風が吹き、潮候はほぼ低潮時にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、球状船首に修理を要しない凹損を生じ、横浜5区栈橋は防舷材架台に曲損等を生じたが、のちに修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件栈橋衝突は、京浜港横浜第5区において、バウスラスターが故障

した状況下、横浜5区棧橋に着棧する際、前進行きあしを止める措置が不十分で、計画よりも横浜5区棧橋に接近して右回頭したことによって発生したものである。

a 受審人は、京浜港横浜第5区において、バウスラスターが故障した状況下、横浜5区棧橋に着棧するに当たり、右回頭開始予定の船首距離となったことを認めた場合、前進行きあしを止めないと右回頭しきれずに横浜5区棧橋に衝突するおそれがあったのだから、右回頭できるよう、直ちに錨鎖を張るなど、前進行きあしを止める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、平素と同じように操船していたつもりだったので、右舷錨が効いて棧橋手前で無難に右回頭できるものと思い、前進行きあしを止める措置を十分に行わなかった職務上の過失により、前進行きあしを止められないまま右回頭を開始して衝突を招き、船体及び横浜5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四級海技士（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7年1月28日

横浜地方海難審判所

審判官 丸田 稔