

令和6年横審第39号

裁 決

貨物船A陸上施設衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

補 佐 人 2人

受 審 人 a 2

職 名 A三等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

補 佐 人 2人

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 1 を戒告する。

受審人 a 2 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日月日時刻及び場所

令和5年2月20日15時46分半僅か過ぎ

静岡県御前崎港東ふ頭6号岸壁

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 749トン

全 長 80.00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

(1) 設備及び性能等

Aは、船尾船橋型鋼製貨物船兼砂利運搬船で、船橋前面に操船コンソールがあって、その中央に操舵ハンドル、同コンソール左舷側にレーダー2基及び電子海図表示システム、操船コンソール右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ配置し、船橋外部の両舷にウィング、船首上甲板に旋回式ジブクレーンをそれぞれ備え、バウスラスター及び船尾にケッジアンカーをそれぞれ装備していた。

また、海上公試運転成績書写によると、前進試験で、船首1.779メートル船尾3.675メートルの喫水のと看、機関を回転数毎分245として6.1ノットの速力で後進中、前進発令から船体停止までに要した時間が46秒、そのときの縦距が87.93メートル、同横距が左方に33.71メートルであった。

(2) 安全管理規程及び運航基準

船舶所有者は、安全管理規程及び運航基準を策定しており、同規程中、「船長は、適時、運航の可否判断を行い、気象・海象が一定の条件に達したと認めるとき又は達するおそれがあると認めるときは、運航中止の措置をとらなければならない。」と、また、運航基準中、「船長は、発航前に運航の可否判断を行い、港内の気象・海象が次に掲げる条件のいずれかに達していると認めるときは、発航

を中止しなければならない。（１）風速が毎秒１６メートル以上の時、（２）波高が３．５メートル以上の時、（３）視程が５００メートル以下の時」とそれぞれ定めていた。

(3) 御前崎港東ふ頭

御前崎港は、西ふ頭、中央ふ頭及び東ふ頭によって形成され、東ふ頭の南東部に存在する５号岸壁及び６号岸壁（以下「荷役岸壁」という。）の法線が０３２度（真方位、以下同じ。）、荷役岸壁の長さが約１６０メートルとなっており、６号岸壁に備えられた積載物を直接船倉に積む設備（以下「ダンプシューター」という。）のバケットが海面上高さ約７メートル、荷役岸壁から約３メートル海上に突出していた。

(4) a 1 受審人の経歴等

a 1 受審人は、（一部省略）令和３年から船長職を執っていたものの、御前崎港の入出航操船の経験がなかった。

(5) a 2 受審人の経歴等

a 2 受審人は、（一部省略）御前崎港等の入出航操船の経験が豊富で、令和５年２月９日から三等航海士としてＡに乗船していた。

(6) 着岸状況

a 1 受審人は、荷役岸壁への着岸時、a 2 受審人の補佐を受けて入航操船を行い、出航時の風の影響を考慮し、左舷錨及びケッジアソーカーを用いて、双方の錨鎖を延出し、御前崎港防波堤Ｃ灯台（以下「Ｃ灯台」という。）から１９１度７００メートルの地点で、船首を０３０度に向けて出船右舷着岸とした。

(7) 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４人が乗り組み、けい砂１，６０２トンを積載し、船首３．０メートル船尾５．０メートルの

喫水をもって、令和５年２月２０日１５時４５分荷役岸壁を発し、岩手県大船渡港に向かった。

発航に先立ち、a 1 受審人は、荷役作業終了後、インターネットで気象情報を入手し、風向風速計によって西寄りの風が吹いていることを認め、離岸時に錨が効かないと左舷方からの風を受けて荷役岸壁に向かって圧流されるおそれがあったが、入航時と同様、a 2 受審人の操船の補佐を受ければ無難に出航できるものと思い、発航を中止しなかった。

一方、a 2 受審人は、荷役作業終了後、インターネットで気象情報を入手し、風向風速計によって風向が西寄りで、平均風速がおおよそ毎秒１５メートル、瞬間風速が毎秒１６メートル以上にそれぞれ達していることを認め、離岸時に錨が効かないと左舷方からの風を受けて荷役岸壁に向かって圧流されるおそれがあったが、入航時に船首及び船尾双方の錨が効いていたので、両錨を利用すれば無難に出航できるものと思い、船長に対する補佐を十分に行わなかった。

こうして、a 1 受審人は、離岸操船を始めたのち、a 2 受審人に操船を委ねて船首へ移動し、a 2 受審人が操舵ハンドルを握り、１５時４５分僅か過ぎ左舷錨及びケッジアンカーをそれぞれ揚錨し、バウスラスター、舵及び機関を適宜使用して離岸を始めたものの、西寄りの風によって荷役岸壁に向かって圧流され、１５時４６分半僅か過ぎＣ灯台から１９０度６８０メートルの地点において、Aは、船首が０２３度を向いたとき、０．９ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、右舷ウィングがダンプシューターに衝突した。

当時、天候は晴れで風力７の西北西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好で、東海海域東部に海上強風警報が、静岡県御前崎市に強風注意報及び波浪注意報がそれぞれ発表されてい

た。

衝突の結果、右舷ウィング外板に曲損等を、ダンプシューターは、バケットの曲損等をそれぞれ生じたが、のちいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件陸上施設衝突は、荷役岸壁において、海上強風警報等が発令されている状況下、発航を中止せず、離岸操船を始め、折からの風により荷役岸壁に向かって圧流され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、船長が、発航を中止しなかったことと、三等航海士が、船長に対する補佐を十分に行わなかったことによるものである。

a 1 受審人は、荷役岸壁において、海上強風警報等が発令されている状況下、発航に際し、西寄りの風が吹いていることを認めた場合、離岸時に錨が効かないと西寄りの風を受けて荷役岸壁に向かって圧流されるおそれがあったのだから、発航を中止すべき注意義務があった。しかるに、同人は、入航時と同様、a 2 受審人の操船の補佐を受ければ無難に出航できるものと思い、発航を中止しなかった職務上の過失により、離岸操船を始め、折からの風により荷役岸壁に向かって圧流されて陸上施設との衝突を招き、船体及び陸上施設にそれぞれ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。

a 2 受審人は、荷役岸壁において、海上強風警報等が発令されている状況下、発航に際し、風速が運航基準を超えていることを認めた場合、離岸時に錨が効かないと西寄りの風を受けて荷役岸壁に向かって圧流されるおそれがあったのだから、船長に対する補佐を十分に行うべき注意

義務があった。しかるに、a 2 受審人は、入航時に船首及び船尾双方の錨が効いていたので、両錨を利用すれば無難に出航できるものと思い、船長に対する補佐を十分に行わなかった職務上の過失により、離岸を始め、折からの風により荷役岸壁に向かって圧流されて陸上施設との衝突を招き、船体及び陸上施設にそれぞれ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 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 7 年 3 月 2 5 日

横浜地方海難審判所

審判官 浅 野 活 人