

令和6年神審第22号

裁 決

貨物船A荷役施設衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A水先人

水先免許 大阪湾水先区一級水先人

補 佐 人 2人

本件について、当海難審判所は、理事官上田容之出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 を戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和3年8月13日13時58分半僅か過ぎ

阪神港神戸第2区

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 17,933トン

全 長 172.07メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 11,960キロワット

3 事実の経過

(1) 設備、性能等

Aは、2020年7月に建造された、バウスラスターを装備する船尾船橋型の鋼製コンテナ船で、船首端から約130メートル後方に船橋楼前面があつて、船橋楼の船首方に船首側から順に1番から4番までの貨物倉が設けられていた。また、船橋楼に設けられた操舵室には、レーダー2台、GPSプロッター、電子海図情報表示装置がそれぞれ装備され、船首端から約130メートル後方、左舷端から約18メートル右方の船橋上部にGPSアンテナが設置されていた。

Aの操縦性能は、海上試運転成績書によれば、19.12ノットの速力で航行中、舵角35度をとったとき、左旋回では、90度回頭するのに要する時間が1分18秒、縦距が563.0メートル、横距が167.0メートル、右旋回では、90度回頭するのに要する時間が1分18秒、縦距が545.0メートル、横距が265.0メートルで、19.2ノットの速力で航行中、後進を発令して船体が停止するまでの航走距離は1,942.696メートル、その所要時間は6分02秒であつた。

また、操舵室ポスターによれば、バウスラスターの最大出力は、1,000キロワットであつた。

(2) 阪神港神戸第2区のコンテナ岸壁18

コンテナ岸壁18は、ポートアイランド東部の南ふ頭南東部及び南部の、東方及び南方にそれぞれ面した岸壁（以下、南方に面した岸壁を「PC18南岸壁」という。）であつた。

(3) a 1 受審人の水先経歴

a 1 受審人は、（省略）同年3月から本件発生ままで54隻のきょう導実績があり、そのうちコンテナ船については、33隻の同実績があった。また、同人は、Aのきょう導をこれまでに4回行い、PC18南岸壁には令和3年5月に1回同船の着岸経験があった。

(4) a 1 受審人のAをきょう導するにあたっての準備

a 1 受審人は、令和3年8月12日Aの水先人として乗船する予定であることをY水先人会の担当者から告げられ、PC18南岸壁を離岸してからの友ヶ島パイロットステーションに至る出航計画書を作成するとともに、Aと同じ時間帯に出航する船舶やその可能性のある船舶、神戸中央航路への入出航船の船名及びその予定時刻並びに水先人が乗船しない船舶も含めてリスト化し、翌13日11時00分、Aの水先人として、PC18南岸壁から同ステーションまでのきょう導を行うことが正式に決まり、同船に水先人として乗船した前後も含め、前示船舶の動向、動静を確認していた。

(5) 気象情報の入手状況等

a 1 受審人は、Aに乗船することが予定されて以降、神戸地方気象台、神戸船舶通航信号所（神戸第二信号所）等の各種気象資料を中心に気象情報を分析し、その情報のひとつとして、北緯34度40分東経135度12分のポートアイランド西岸付近では、同日13日12時00分の平均風速が毎秒13メートル（以下、風速については、毎秒を省略する。）、12時から15時までの間の最大風速が17メートル、最大瞬間風速が24メートルであることを承知していた。

また、神戸地方気象台は、同日04時04分兵庫県神戸市に強風注意報を発表し、13時19分に発表された同内容は、同県南部では、強風や高波に注意すること、風のピークは13日昼過ぎにかけ

てであり、海上で最大風速18メートルの南西風が吹くというもので、a1受審人は、このことも承知していた。

ところで、水先人会は、水先業務引受制限事項で、阪神港神戸区での悪天候時における処置として、コンテナ船の場合、平均風速10メートル以上では、船長の同意を条件として、追加のえい船を要請することとしており、a1受審人は、このことも承知していた。

(6) 本件発生に至る経緯

Aは、ミャンマー連邦共和国籍の船長a2ほか同国籍の船員18人及び大韓民国籍の船員1人が乗り組み、20フィートコンテナ365個及び40フィートコンテナ338個を積載し、船首7.7メートル船尾9.4メートルの喫水をもって、阪神港神戸第2区の戸第6防波堤灯台から235.5度（真方位、以下同じ。）1,270メートルの地点で、PC18南岸壁に出船右舷着けで着岸中、同月13日13時42分a1受審人が乗船し、13時48分関門港門司区に向けて、船首を249度に向け、離岸を開始した。

これより先、a1受審人は、Aを友ヶ島パイロットステーションまできょう導する予定で、a2船長にパイロットインフォメーションカード及び出航計画書を提示した後、えい船1隻（B、総トン数194トン、全長32.8メートル、出力2,648キロワット）を左舷船尾に配し、離岸を開始したものであった。

離岸を開始するにあたり、a1受審人は、神戸市に強風注意報が発表されていることを知り、強風によってPC18南岸壁に向けて圧流されるおそれがあったが、離岸開始前にAの風速計で計測した数値が8メートルであり、離岸中は、操船に影響を及ぼすほどの強風は吹かないものと思い、a2船長に進言してえい船1隻を追加手配し、同船2隻を使用して離岸を開始するなど、離岸時における安

全確保の措置を十分にとらなかった。

a 1 受審人は、操舵手が操舵に当たるなか、左舷船尾にAに対し真横に押し引きするようにえい船を配置し、バウスラスターを左半速にかけて徐々にP C 1 8南岸壁から離れ、1 3時4 9分同スラスターを左全速にかけ、1 3時5 1分神戸第6防波堤灯台から2 3 6度1, 2 1 0メートルの地点に達し、右舷船首部が同岸壁から約5メートル、右舷船尾部がP C 1 8南岸壁から約1 0メートル離れ、船首が2 4 9度を向いたとき、バウスラスターを左全速にかけたまま、手動操舵で、機関を極微速力後進にかけた。

a 1 受審人は、a 2 船長と共に右舷側ウイングでP C 1 8南岸壁との距離を確認していたところ、強まり始めた南寄りの風によって風下の同岸壁に向けて圧流され、えい船の押し引きを中止し、1 3時5 8分僅か過ぎP C 1 8南岸壁との衝突の危険を感じ、急いで機関を微速力前進にかけ、左舵一杯としたものの、及ばず、1 3時5 8分半僅か過ぎ神戸第6防波堤灯台から2 3 6. 5度1, 2 3 0メートルの地点において、Aは、船首が2 5 5度を向き、1. 1ノットの後進速力（対地速力、以下同じ。）となったとき、その右舷船首部が同岸壁の荷役施設に衝突した。

当時、天候は雨で風力7の南南西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、神戸市には強風及び波浪注意報等が発表されていた。

衝突の結果、Aは右舷船首のハンドレールに凹損等を、荷役施設はガントリークレーンのケーブルリール等に損傷をそれぞれ生じた。

（原因及び受審人の行為）

本件荷役施設衝突は、神戸市に強風注意報が発表された状況下、阪神港神戸第2区において、離岸を開始する際、離岸時における安全確保の

措置が不十分で、P C 1 8 南岸壁を離岸中、強まり始めた南寄りの風によって同岸壁に向けて圧流されたことによって発生したものである。

a 1 受審人は、神戸市に強風注意報が発表された状況下、阪神港神戸第2区において、P C 1 8 南岸壁で離岸を開始する場合、同注意報が発表されていることを知り、強風によって同岸壁に向けて圧流されるおそれがあったのだから、P C 1 8 南岸壁に向けて圧流されることのないよう、船長に進言してえい船1隻を追加手配し、同船2隻を使用して離岸を開始するなど、離岸時における安全確保の措置を十分にとるべき注意義務があった。しかるに、a 1 受審人は、離岸開始前にAの風速計で計測した数値が8メートルであり、離岸中は、操船に影響を及ぼすほどの強風は吹かないものと思い、離岸時における安全確保の措置を十分にとらなかった職務上の過失により、強まり始めた南寄りの風によって風下のP C 1 8 南岸壁に向けて圧流されて荷役施設との衝突を招き、A及び同施設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7年1月15日

神戸地方海難審判所

審判官 前 田 昭 広