

令和6年神審第23号

裁 決

油送船A 棧橋衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 一級海技士（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 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6年5月28日13時46分

兵庫県姫路港

2 船舶の要目

船 種 船 名 油送船A

総 ト ン 数 998トン

全 長 71.95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) 構造及び設備

Aは、平成26年9月に進水した1機1軸の固定ピッチプロペラ、バウスラスター及び最大舵角を70度とすることができるシリングラダーを備えた船尾船橋型の鋼製液化ガスばら積船で、船橋内には、中央に操舵スタンドを、その右舷側にスラスター操作盤及び機関制御盤を、左舷側にレーダー及び電子海図システムをそれぞれ備えていた。

(2) 離棧予定棧橋

離棧予定棧橋は、姫路港網干第1区の揖保川河口右岸に所在し、化学製品製造会社が所有する危険物専用の北側から3番目の棧橋（以下「3号棧橋」という。）で、3号棧橋法線の方法は168度（真方位、以下同じ。）であり、同棧橋前面海域は東側約200メートルまで水深約5メートルに掘り下げられていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、出航時の操船補助として左舷船首錨を投下して錨鎖5節を繰り出し、3号棧橋に出船右舷付けの状態で係留され、a受審人はか9人が乗り組み、空倉のまま、船首2.70メートル船尾3.95メートルの喫水をもって、千葉港に向けて令和6年5月28日13時35分離棧を開始した。

ところで、a受審人は、これまで船長として化学製品製造会社が所有する危険物専用棧橋の離着棧経験が十数回あり、平素、離棧時は同専用棧橋から約100メートル離れたところで、機関を停止とし、揚錨したのち、機関を前進として出航していた。

a受審人は、機関長を機関操作に就け、船首に一等航海士ほか2人を、船尾に一等機関士ほか3人（以下「船尾配置」という。）を

それぞれ配置し、レーダー及び電子海図システムを作動させ、自ら右舷ウイングに出て離棧指揮に当たり、13時43分右舵70度として機関を極微速力前進とし、船首方位と3号棧橋法線の交角が35度となるまで右舷船尾を同棧橋から離れたのち、機関を停止して舵を中央とし、機関を極微速力後進として揚錨を命じ、北東方に左回頭しながら後進した。

a 受審人は、13時45分半僅か過ぎ姫路港中川東防波堤灯台（以下「東防波堤灯台」という。）から060.5度1,740メートルの地点に達して機関を停止し、船首が168度を向き、1.2ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で後進していたとき、3号棧橋まで60メートルとなり、その後左回頭しながら同棧橋に接近する状況であったが、目視で平素のように3号棧橋から離れたので、無難に出航することができるものと思い、同棧橋との正確な距離を確かめるなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、a 受審人は、船尾配置を解除するとともに船橋内に移動し、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たって揚錨を続けていたところ、13時46分東防波堤灯台から061度1,680メートルの地点において、Aは、船首が125度を向き、行きあしがなくなったとき、その右舷船尾部が同棧橋に衝突した。

当時、天候は雨で風力4の北東風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視程は約2海里であった。

衝突の結果、Aは、右舷船尾部外板に破口を生じたが、のち修理され、3号棧橋は、コンクリートに欠損等を生じた。

（原因及び受審人の行為）

本件栈橋衝突は、姫路港において、揚錨を続けて３号栈橋を離栈する際、船位の確認が不十分で、左回頭しながら同栈橋に接近したことによって発生したものである。

a 受審人は、姫路港において、揚錨を続けて３号栈橋を離栈する場合、同栈橋に衝突することのないよう、３号栈橋との正確な距離を確かめるなど、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、目視で平素のように同栈橋から離れたので、無難に出航することができるものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、左回頭しながら３号栈橋に接近して衝突する事態を招き、船体及び３号栈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５月２２日

神戸地方海難審判所

審判官 阪 本 義 治