

令和3年横審第17号

裁 決

押船A被押作業船B転覆事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

操縦免許 小型船舶操縦士

指定海難関係人 a 2

職 名 A一等航海士兼船長

本件について、当海難審判所は、理事官米倉毅出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 を懲戒しない。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和元年12月6日15時35分

三重県志原川河口付近

2 船舶の要目

船種 船名 押船A

作業船B

総トン数 19トン

16トン

全 長

13.46メートル

登録長 12.41メートル

機関の種類 ディーゼル機関                      ディーゼル機関

出力 1,518キロワット      433キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 構造及び設備等

Aは、船体中央部から前方に5層の甲板を有する鋼製作業船兼押船で、上甲板から約10メートル上方となる最上層に操舵室を配置し、同室中央に舵輪、舵輪前部にGPSプロッター及びレーダーを備えていた。

Aは、常時、その船首部を非自航式起重機船の船尾中央凹部に嵌合し、全長約65メートルの押船列（以下「A押船列」という。）を構成しており、専ら海洋土木工事等に従事していた。

#### (2) 関係人の経歴等

ア a1受審人

（省略）

イ a2指定海難関係人（一部省略）

a2指定海難関係人は、平成25年頃からA、起重機船及び交通船兼作業船Bの3隻で構成される船団（以下「船団」という。）の船団長職に就いて船団の指揮に当たるとともに、平成29年5月から長距離を航行するための交代要員としてAの一等航海士兼船長として雇い入れされたものの、短時間の航海のときには、同船の操船をa1受審人に任せ、自らは起重機船での船団長職に専念していた。

#### (3) Bの係留地と工事現場との移動方法

Bの係留地と工事現場との移動方法については、次の4方式があらかじめ決められており、この中から船団長が気象及び海象を考慮

して移動方法を選択していたものの、平素、A押船列に対する停止及び旋回等の操船補助並びにBの燃料消費節約の目的で、3点ロープ方式が多く採用されていた。

ア 船首側に直径50ミリメートルの両端アイ加工が施された係船索（以下「船首係船索」という。）2本を、船尾側に直径80ミリメートルの両端アイ加工が施された係船索（以下「船尾係船索」という。）1本をそれぞれ起重機船の右舷側後部にとって横抱きし、船長を乗船させたまま機関を中立運転に保って行う3点ロープ方式

イ 船首係船索2本のみを起重機船の右舷側後部にとって横抱きし、船長は起重機船に移って機関を停止状態として行う2点ロープ方式

ウ 直径100ミリメートルの起重機船用船尾係船索とBのワイヤロープをシャックルでつなぎ止めたのち、同索を50メートルないし60メートル延出したうえ、船長を乗船させ、無線での連絡体制を確保して行う1点ロープ1点ワイヤ方式

エ Bの独航

#### (4) 船団の指揮命令系統

船団の指揮命令系統は、工事現場における作業、Bの横抱き作業等船団全体で行われる作業に関しては船団長の指示の下に行われており、船団長及び各作業員はそれぞれトランシーバーを携行して無線での連絡体制を確保し、a1船長もBの横抱き作業が終了するまでは、a2指定海難関係人の指示に従って操船していた。

#### (5) 本件発生に至る経緯

Aは、a1受審人が1人で乗り組み、船首1.30メートル船尾2.60メートルの喫水をもって、空倉で、船首1.80メートル船

尾2.15メートルの喫水となった起重機船の船尾凹部に船首を嵌合してA押船列を構成するとともに、船首1.00メートル船尾1.80メートルの喫水となったBを起重機船の右舷側後部に横抱きし、起重機船にa2指定海難関係人及び作業員3人を、Bに船長b1人をそれぞれ乗せ、志原川河口付近での河川復旧工事に従事する目的で、令和元年12月5日06時00分三重県鵜殿港を発し、同河口付近に向かった。

a1受審人は、07時30分工事現場に到着し、a2指定海難関係人の指示により、いったんBの横抱きを解除したのち、同人の指揮のもと、17時00分から翌6日06時30分までの休息を挟んで河川復旧工事に従事し、15時20分予定作業を終了したので帰途に就いた。

a2指定海難関係人は、作業終了とともに、当該工事に携わった現場監督2人及び潜水士2人を交通船に移乗させたのち、起重機船の抜錨を指示した。

起重機船の抜錨後、a1受審人は、a2指定海難関係人から再びBを横抱きして帰航する旨の指示を受け、針路を南東方に向け、1.5ノット（対地速力、以下同じ。）の速力を保った状態で、起重機船の作業員によるB横抱き作業が終了するのを待ちながら航行した。

一方、a2指定海難関係人は、作業員1人とともに、Bのb船長が同船の船首尾のビットに掛けて準備していた係船索のうち、まず船首係船索2本を受け取って起重機船の右舷側中央付近に設置されたボラードに掛けて係船状態を確認したのち、右舷船尾に移動して船尾係船索を受け取ってフェアリーダーのローラーに掛けて係船状態を確認し、a1受審人に横抱き作業を終了した旨の報告を無線で

行い、入港準備作業のため1人で船首方に移動した。

a 1 受審人は、15時25分猪ノ鼻灯台から228度（真方位、以下同じ。）3.95海里の地点で、a 2 指定海難関係人の前示報告を受け、直ちに針路を107度に定め、1.5ノットの速力から徐々に増速しながら進行した。

Bは、いつしか、b 船長が何らかの理由によりa 2 指定海難関係人からの指示以外に独自の判断で右舵を取り、機関を前進にかけたことにより、船首係船索の緊張が緩んだうえ、同船の船体動揺も加わったものか、ボラードから同索2本が外れてBの船首側がA押船列から離れ、船尾係船索1本による横引き状態となった。

a 1 受審人は、15時34分半少し過ぎ猪ノ鼻灯台から222.5度3.76海里の地点に至ったとき、入港準備作業のために起重機船の船尾甲板の左舷側から右舷側に移動した作業員からBが横引き状態となっている旨の無線連絡を受け、直ちに機関を中立運転としたものの、15時35分猪ノ鼻灯台から221度3.72海里の地点において、A押船列は、原針路のまま、4.0ノットの速力となったとき、Bが左舷側に転覆した。

当時、天候は曇りで風力2の西北西風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

転覆の結果、Bが起重機船によって同船の甲板に引き上げられ、主機等に濡損を生じたが、のち修理され、b 船長（小型船舶操縦免許証受有）が連絡を受けて来援した前示潜水士によって救助されたものの、搬送先の病院で溺水による死亡と検案された。

（原因の考察）

本件転覆は、横抱きされた状態で航行中のBの船首係船索2本がはず

れも外れ，同船が横引き状態となったことによって発生したものであるが，同索が外れた状況については，引き上げられたBの舵及び機関の操作状況から，b船長が何らかの理由によりa2指定海難関係人の指示以外に独自の判断で同船を操船し，船首係船索2本の緊張が緩んだこととBの船体動揺とが重なったことにより，ボラードから同索が抜け落ちた可能性が考えられるが，目撃者がおらず，横引き状態に至った原因を明らかにすることができない。

(原因及び受審人の行為)

本件転覆は，志原川河口付近において，係留地に帰航する際，横抱きしていたBの船首係船索が外れて横引き状態となったことによって発生したものであるが，その原因を明らかにすることができない。

a1受審人の行為は，本件発生の原因とはならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和3年8月18日

横浜地方海難審判所

審判官 吉 川 弘 一