

令和元年神審第23号

裁 決
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 五級海技士（航海）
補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官松崎範行出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の五級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

平成30年9月4日14時00分

阪神港尼崎西宮芦屋第1区

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 296トン

全 長 53.15メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 588キロワット

3 事実の経過

Aは、重さ735キログラムのJIS型ストックレスアンカー1個及び1節25メートルの錨鎖6節を船首部両舷にそれぞれ装備した船尾船橋型の海水採取運搬船で、a受審人ほか2人が乗り組み、和歌山県由良港西方沖合約3海里の採取地点で海水350トンを積載した後、台風避泊の目的で、船首2.7メートル船尾3.2メートルの喫水をもって、平成30年9月3日10時40分同地点を発し、阪神港尼崎西宮芦屋第1区に向かった。

ところで、阪神港尼崎西宮芦屋区は、大阪湾北東部にある南方に開いた港で、同港大阪、神戸両港区の間に位置し、港域内は第1区から第3区の3港区に分かれ、第1区は大阪区北部に隣接し、海上保安庁刊行の瀬戸内海水路誌には、台風時の注意として、小型船は港奥の閘門内の河川あるいは運河筋にある泊地に入れば比較的安全であるが、大型船は港外に避泊する必要がある旨が記載されていた。

また、8月28日に東京都南鳥島南方沖合で発生した平成30年台風第21号（以下「台風21号」という。）は、猛烈な勢力で日本の南東方海上を西方に進んだ後に進路を北寄りに変え、9月3日には非常に強い勢力で四国南方沖合に達していた。

そして、a受審人は、Aが和歌山県日ノ御埼沖合の採取地点で積載した海水を大阪府大阪市港区所在の水族館へ運搬する業務に従事しており、平素は、海水を陸揚げ後に日ノ御埼沖合の採取地点に向かい、海水を積載して由良港沖合で錨泊し、その翌日に阪神港大阪第2区の岸壁に着岸し、翌々朝に海水を陸揚げする契約を繰り返していたところ、台風21号の接近を知り、3日朝に予定していた海水の陸揚げを前日の夕方に行い、3日早朝に同区を出航し、許可を得て日ノ御埼沖

合の採取地点より手前の由良港沖合で海水を積載した後、今まで台風避泊を行った経験のある阪神港尼崎西宮芦屋第1区で避泊を行うこととしたものであった。

気象庁は、3日11時10分に台風21号が翌4日の日中に四国地方から紀伊半島に非常に強い勢力を維持して接近し、上陸する見込みで、接近に伴って風勢が急に強まり、西日本を中心に4日朝から猛烈な風が吹いて海は猛烈なしけとなり、台風が接近、通過する時間帯を中心に顕著な高潮のおそれがある旨の記者会見及び報道発表を行って嚴重な警戒を呼びかけた。

一方、高松地方気象台は、11時30分瀬戸内海に海上台風警報を発表し、瀬戸内海では南東の風が次第に強まり、4日09時までに最大風速が毎秒40メートルに達する見込みと報じた。

a 受審人は、12時25分加太瀬戸を通過し、VHF無線電話（以下「VHF」という。）により台風21号の情報を得て、瀬戸内海に海上台風警報が発表されていることを知り、大阪湾を北上して阪神港尼崎西宮芦屋第1区に至り、15時20分尼崎西防波堤灯台から056.5度（真方位、以下同じ。）830メートルの、底質が泥で水深約8メートルの地点で、左舷錨を投げ、錨鎖を5節半甲板まで延出し、機関を停止して錨泊を開始した後、一等航海士と約1時間ごとに交替して守錨当直に就いた。

a 受審人は、17時45分守錨当直に就いていたとき、VHFにより、高松地方気象台が、瀬戸内海に海上台風警報を継続し、瀬戸内海では南東の風が次第に強まり、4日15時までに南の風が強く最大風速が毎秒45メートルに達する見込みと報じ、台風21号の4日03時と15時の予報円中心を結んだ予想進路が大阪湾を縦断して錨地の西方であり、次第に南寄りの風が強くなる旨の情報を得たことから、

台風の右半円に入るため風は東寄りから時計回りに変化することを予想し、南寄りの風勢が増すと走錨して北方の護岸に乗り揚げるおそれがあったが、台風21号が最接近する前に機関を前進にかけて対応すれば支障ないものと思ひ、台風の予報進路から離れた播磨灘以西の海域で台風避泊を行うなど、避泊地の選定を適切に行わず、そのまま錨泊を続けた。

a 受審人は、4日12時00分東寄りの強風が吹く中、ほかの乗組員と共に昇橋して機関準備とし、一等航海士をレーダーによる船位確認に就け、自身は機関操作に当たり、機関長を船橋右舷側で待機させ、13時30分風向が南寄りに変わったので機関を微速力前進にかけ、その後徐々に機関回転数を上げ、13時45分全速力前進にかけたものの、風勢を増した南風により走錨が始まり、北方の兵庫県尼崎市末広町所在の護岸に向けて圧流され、14時00分尼崎西防波堤灯台から041.5度1,130メートルの地点において、Aは、船首が201度を向いた状態で、その船尾が同護岸に乗り揚げた。

当時、天候は雨で風力9の南風が吹き、潮候は上げ潮の末期に当たり、神戸空港地域気象観測所では13時59分に最大風速毎秒34.6メートルを観測した。

乗揚の結果、船底外板に亀裂、凹損及び曲損を生じたほか、推進器翼及び舵に曲損をそれぞれ生じ、後に廃船処理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、非常に強い勢力の台風21号が大阪湾に接近し、瀬戸内海に海上台風警報が発表された状況下、台風避泊を行う際、避泊地の選定が不適切で、阪神港尼崎西宮芦屋第1区において錨泊中、風勢を増した南風により走錨し、北方の護岸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 受審人は、非常に強い勢力の台風 21 号が大阪湾に接近し、瀬戸内海に海上台風警報が発表された状況下、台風避泊を行う場合、台風の予報進路から離れた播磨灘以西の海域で台風避泊を行うなど、避泊地の選定を適切に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、台風 21 号が最接近する前に機関を前進にかけて対応すれば支障ないものと思い、避泊地の選定を適切に行わなかった職務上の過失により、阪神港尼崎西宮芦屋第 1 区において錨泊中、風勢を増した南風により走錨し、北方の護岸に向けて圧流されて乗揚を招き、船体に損傷を生じさせ、廃船させるに至った。

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五級海技士（航海）の業務を 1 箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 3 年 3 月 3 日

神戸地方海難審判所

審判長 審判官 門 戸 俊 明

審判官 下 條 正 昭

審判官 鈴 木 勲