

令和4年横審第1号

裁 決

交通船A洋上施設衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、令和4年1月11日その管轄を仙台地方海難審判所から当海難審判所に移転する指定があったので、当海難審判所は、理事官桐井晋司及び同官佐藤雅彦出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人aの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和3年7月20日14時45分僅か過ぎ

秋田県能代港

2 船舶の要目

船種 船名 交通船A

総トン数 19トン

全 長 19.55メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 1,080キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

Aは、令和3年4月に進水した双胴型軽合金製交通船で、上甲板中央部船尾寄りに上層が操舵室、下層が船室等に区画された2層の甲板室を配し、操舵室前部中央に操舵レバー、その前方に左舷側からGPSプロッター、レーダー及び機関遠隔監視装置、右舷側に機関遠隔操縦盤、後方に操縦席がそれぞれ装備され、また、船首部に防舷材を備え、船首付けで乗船者を乗下船させることが可能な構造となっており、能代港南部の着床式洋上風力発電所建設工事現場と陸上との間の作業員輸送の目的で使用されていた。

(2) 推進装置

推進装置は、2機のディーゼル機関でそれぞれに連結された2機のウォータージェット推進装置を駆動するもので、機関遠隔操縦盤に設置されたレバー2対で操作され、左舷側のレバー1対（以下「リバースレバー」という。）を、ほぼ直立の中立位置から船首側に倒すと両舷ウォータージェット推進装置のジェット水流の噴射方向を変える装置（以下「リバースバケット」という。）が上昇してジェット水流が船尾方に噴射されて前進に、船尾側に倒すとリバースバケットが下降して同水流が船首方に噴射されて後進にそれぞれ切り替わり、右舷側のレバー1対（以下「スロットルレバー」という。）を、船首側に倒すとその角度に応じて両舷機の回転数が増減されるようになっていた。

(3) 能代港南部の着床式洋上風力発電所建設工事の状況

能代港南部は、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律に基づき、海洋再生可能エネルギー発

電設備整備促進区域に指定され、同発電設備の着床式洋上風力発電所（以下「洋上施設」という。）20基の建設工事が行われていた。

(4) a 受審人の経歴等

a 受審人は、ウォータージェット推進装置を装備した船舶に乗り組むのが初めてで、同推進装置の操作及び洋上施設への船首付けの操船等の各要領について、造船所技師から約2日間操船訓練を受けた後、（途中省略）Aの船長職を執るようになったもので、令和3年7月20日までの間、約20回同施設への船首付け操船を経験していた。

そして、a 受審人の受けた操船訓練では、前進行きあしを止めるため後進操作を行うとき、スロットルレバーをリバースレバーと取り違えるおそれがあるので、目視で機関遠隔操縦盤上の各レバーの配置状況を確認するように指導が行われていた。

(5) a 受審人の洋上施設への船首付け操船要領

a 受審人は、洋上施設南東方沖合200メートルのところで、船首を同施設に向け、機関を回転数毎分900にかけ、リバースバケットを前進に入れ、約9ノットの速力で接近を始め、洋上施設まで100メートル少し手前のところで、機関を回転数毎分600に下げ、同バケットを中立に切り替え、4ノットないし5ノットの速力に減じながら接近を続け、更に同施設まで5メートルないし10メートルとなったところで、機関を回転数毎分600に維持したまま、リバースバケットを後進に切り替え、前進行きあしを止めた後、再度同バケットを前進に切り替え、機関を適宜使用して船首部の防舷材を洋上施設に押し付け、同施設に向首した態勢を維持していた。

また、北西風を受け、逆風下で操船する際には、機関を回転数毎分900に整定し、平素と同様に接近を始め、洋上施設まで100

メートルを切ったところで、徐々にリバースバケットを前進から中立に、引き続いて後進に切り替え、速力を減じながら接近を続け、同施設まで5メートルないし10メートルとなったところで、前進行きあしを止めた後、再度同バケットを前進に切り替え、機関を適宜使用して船首部の防舷材を洋上施設に押し付け、同施設に向首した態勢を維持していた。

(6) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか1人が乗り組み、作業員等5人を乗せ、作業員輸送の目的で、船首尾0.8メートルの等喫水をもって、令和3年7月20日14時18分能代港の中島岸壁を発し、同港南部の洋上施設建設工事現場に向かった。

a受審人は、能代港港内を南下し、14時44分頃前示工事現場に至り、北西風であることを知り、逆風下で操船すると判断し、ノースアップ表示で1海里レンジ設定としたレーダー及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、甲板員を船首配置に就け、同乗者を操舵室及び船室に待機させ、自らは操舵レバー後方に立った姿勢で操船に当たり、洋上施設に船首付けして同乗者を移乗させるつもりで、14時44分半少し前能代港外港南防波堤灯台（以下「南防波堤灯台」という。）から190.5度（真方位、以下同じ。）1.43海里の地点で、針路を同施設に向く294度に定め、機関を回転数毎分900に整定し、リバースバケットを前進に入れ、9.2ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により進行した。

a受審人は、14時44分半少し過ぎ南防波堤灯台から193度1.42海里の地点に達し、洋上施設まで100メートルを切ったところで、前進行きあしを止めるため後進操作を行うとき、スロットルレバーをリバースレバーと取り違えるおそれがあったが、これ

まで支障なく船首付け操船してきたことから、目視しなくても無難に各レバーを識別できるものと思い、目視で機関遠隔操縦盤上の各レバーの配置状況を確認するなど、操作するレバーの確認を十分に行わなかった。

こうして、a 受審人は、スロットルレバーをリバースレバーと取り違い、スロットルレバーを船尾側に倒して機関回転数を減じ、後進操作が行われず、リバースバケットが後進に切り替わらないまま洋上施設に向首進行し、14時45分僅か過ぎ南防波堤灯台から195度1.41海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、同施設に衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の北西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、船首部防舷材架台に凹損等を生じ、a 受審人が口腔内裂傷等を、同乗者1人が顔面裂傷等をそれぞれ負った。

(原因及び受審人の行為)

本件洋上施設衝突は、能代港において、洋上施設に向けて船首付け操船中、前進行きあしを止めるため後進操作を行う際、操作するレバーの確認が不十分で、同操作が行われず、リバースバケットが後進に切り替わらないまま、同施設に向首進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、能代港において、洋上施設に向けて船首付け操船中、前進行きあしを止めるため後進操作を行う場合、スロットルレバーをリバースレバーと取り違えるおそれがあったのだから、目視で機関遠隔操縦盤上の各レバーの配置状況を確認するなど、操作するレバー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、これまで支障なく船首付け操船してきたことから、目視しなくても無難に各レバーを識別

できるものと思ひ、操作レバーの確認を十分に行わなかつた職務上の過失により、スロットルレバーをリバースレバーと取り違へ、後進操作が行われず、リバースバケットが後進に切り替わらないまま、洋上施設に向首進行して衝突を招き、船体に損傷を生じさせるとともに、同乗者1人を負傷させ、自らも負傷するに至つた。

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小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

よつて主文のとおり裁決する。

令和4年5月31日

横浜地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁