

令和3年横審第35号

裁 決
押船A浸水事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 五級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官桐井晋司出席のうえ審理し、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1月7日13時45分

東京湾北部

2 船舶の要目

船種 船名 押船A

総トン数 197.98トン

全 長 33.30メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,912キロワット

3 事実の経過

(1) Aの構造及び設備等

Aは、昭和50年2月に進水し、2機2軸の360度旋回式固定ピッチプロペラを備えた低船尾楼付平甲板船尾トランサム型鋼製押船で、上甲板上には、船体中央部船首寄りに最上層が操舵室、下層が船室等に区画された3層の甲板室を配し、船首部及び船尾部にえい航ウインチ各1機を設け、同甲板下には船首から順に甲板長倉庫、居室、機関室、甲板倉庫及び舵機室を配し、操舵室には、前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー、右舷側に機関遠隔操縦装置及びGPSプロッター、機関室にはビルジ高位警報装置（以下「ビルジ警報」という。）がそれぞれ設けられ、船首端から10メートル後方、右舷舷側から6メートル左方の船橋上方にGPSアンテナが設置されていた。

ビルジ警報は、平成26年12月に搭載され、機関室警報盤から電源が供給されており、同室両舷後部にあるビルジだまりに検出部を設置し、同警報の発生を確認できるよう、機関室及び居室通路に警報器をそれぞれ装備していた。

また、Aは、平成24年12月に中古船として購入された後、同27年2月に定期及び平成30年4月に第1種中間両検査を受け、毎年、造船所に入渠して船尾外板の錆落とし及び塗装が定期的に行われたものの、進水してから40年以上が経過し、腐食が進行した船尾外板に破口を生じるようになり、第1種中間検査に合わせて破口が生じていた両舷主機排気管出口周辺部の船尾外板の切替工事が、同27年2月、平成29年2月及び同31年2月に同外板に生じていた破口の溶接修理がそれぞれ行われていた。

そして、Aは、平素、X社が所有する非自航式土運船Bの船尾中

中央部に船首部を係止し、同船の船首端からAの船尾端までの長さが約90メートルの押船列（以下「A押船列」という。）を構成し、土砂運搬作業の目的で運航されていた。

(2) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（途中省略）東京湾北部の航行経験が豊富であった。

また、a 受審人は、安全管理規程に、船長が船尾外板の堪航性の確認を含む発航前点検及びその結果を発航前検査記録簿に記載することが定められており、同点検及び毎日1回以上行う船舶点検を一等航海士及び機関長に当たらせ、その結果報告を受け、自ら発航前検査記録簿及び押船曳船設備点検表にそれぞれ記載し、破口等の異常を認めれば、航行中に仮修繕を行うほか、概要を運航管理者及び船舶所有者等に報告し、必要に応じ、整備業者による溶接修理の措置を講じていた。

そして、a 受審人は、これまで、発航前点検時よりも入航後に船尾外板に生じた破口を発見することが多かったため、航行中に破口が生じるものと認識していた。

(3) 安全管理規程等

安全管理規程及び同規程に基づく運航基準には、船長が、気象及び海象に関する情報を確認し、発航前若しくは航行中に風速20メートル以上、波高3メートル以上、横揺れ20度以上の各条件いずれかに達するおそれのあると認めるときは、運航を中止し、反転、避泊等の措置をとることが定められていた。

ところで、Y社は、A押船列及びAの船尾から延出したえい航索をBの船首に係止して構成した引船列各運航形態の手順書を作成していたものの、Aの船首から延出したえい航索をBの船尾に係止して引船列を構成し、Aの船尾方向へ進行する運航（以下「後進によ

るえい航」という。)について、港内等の平穏な水域での短距離の移動に限定的に用いられる運航形態であるとして、手順書を定めていなかった。

そして、a受審人は、A押船列を構成して航行中、気象及び海象が発航若しくは運航中止の条件に満たない場合であっても、おおむね風速が10メートル、波高が1.5メートルを超える状況に遭遇すると、A及びB両船の動揺周期の違いから係止索に強い緊張が生じ、押船列を維持して運航を継続することが困難な状況となり、また、押船列を解いて引船列に切り替える作業には海中転落の危険性を伴うことから、運航を継続するには、船首部ウインチに取ったえい航索を船首から延出するだけで押船列からの運航形態の転換が可能な後進によるえい航の他に手段がないことを承知していたので、平素、同えい航に切り替えて運航を継続していた。

(4) 気象状況

銚子地方気象台は、令和3年1月7日04時36分千葉県千葉市、市川市、船橋市、習志野市及び浦安市に強風、波浪注意報を発表し、それぞれの注意期間が同日夜のはじめ頃までとし、西の風が海上で最大風速18メートル、波高2メートルにそれぞれ達すると報じ、10時08分各注意報を継続し、更に12時57分暴風、波浪警報に切り替え、それぞれの注意期間が7日夜のはじめ頃までとし、南西の風が海上で最大風速25メートル、波高3メートルにそれぞれ達すると報じた。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか3人が乗り組み、船首1.8メートル船尾2.4メートルの喫水をもって、土砂約1,500立方メートルを積載し、船首尾3.9メートルの等喫水となったBの船尾中央凹部に船首部

を係止してA押船列を構成し、令和3年1月7日06時15分京浜港東京第4区を発し、千葉港千葉第5区の工事作業海域に向かった。

発航に先立ち、a受審人は、千葉市などに強風、波浪注意報が発表されていたものの、予想される風速及び波高がいずれも運航中止の条件に満たないことを確認し、一等航海士及び機関長を発航前点検に当たらせ、船尾外板に異常が認められなかったとの報告を受け、自ら発航前検査記録簿に記載していた。

a受審人は、08時15分前示工事作業海域に到着し、土砂約1,200立方メートルの揚土作業を終えた後、船首尾0.5メートルの等喫水となったBの船尾中央凹部に船首部を係止してA押船列を構成し、09時34分千葉港千葉第5区を発して帰途に就き、09時37分浦安沖灯標から080度（真方位、以下同じ。）6.09海里の地点で、針路を238度に定め、5.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、左舷船首方から波高約0.5メートルの波浪を断続的に受けてピッチングを繰り返しながら手動操舵によって進行した。

a受審人は、09時55分浦安沖灯標から087度4.62海里の地点に至り、波高約1.5メートルに増勢した波浪により押船列を維持することが困難な状況となったのを認めたとき、後進によるえい航に切り替えると、増勢した波浪を船尾外板に受け、腐食が進行した同外板に破口を生じ、同破口から多量の海水が船内に流入するおそれがあったが、これまで同えい航を行っても舵機室に海水が流入することがなかったため、低速でえい航すれば無難に航行できるものと思い、運航中止の措置をとらず、押船列を解いて後進によるえい航へ切り替える作業を始めた。

こうして、a受審人は、10時03分浦安沖灯標から086.5

度4.75海里の地点で、前示作業を終えて後進によるえい航を始め、263度の針路及び2.3ノットの速力で、右舷船尾部に波浪を受けながら続航中、腐食が進行した船尾外板に長さ約160ミリメートルないし約80ミリメートル幅約80ミリメートルの破口2か所を生じ、同破口から多量の海水が舵機室に流入し、右舷船尾方への船体傾斜に気付き、13時09分浦安沖灯標から256.5度2.66海里の地点で、投錨したものの、走錨して北東方に圧流されながら点検したところ、13時45分浦安沖灯標から260.5度2.39海里の地点において、舵機室に浸水していることを認めた。

当時、天候は曇りで風力7の南西風が吹き、付近には南西方から高さ約2メートルの波浪があり、関東海域北部に海上暴風警報が、浦安市及び船橋市に暴風、波浪各警報がそれぞれ発表され、潮候は下げ潮の中央期であった。

その後Aは、機関室等にも浸水し、次第に沈下するとともに右舷側への傾きが増して、14時13分浦安沖灯標から260度2.4海里の地点で、転覆した。

その結果、舵機室の機器等に濡損を生じ、のちに廃船処理され、a受審人は、携帯電話により救助を要請し、同人ほか乗組員3人が来援した船舶に救助された。

(原因及び受審人の行為)

本件浸水は、東京湾北部において、関東海域北部に海上暴風警報が発表された状況下、京浜港東京第4区に向けて航行中、増勢した波浪により押船列を維持することが困難な状況となった際、運航中止の措置をとらず、押船列を解いて後進によるえい航に切り替え、増勢した波浪を船

尾外板に受け、腐食が進行した同外板に破口を生じ、同破口から多量の海水が船内に流入したことによって発生したものである。

a 受審人は、東京湾北部において、関東海域北部に海上暴風警報が発表された状況下、京浜港東京第4区に向けて航行中、増勢した波浪により押船列を維持することが困難な状況となったのを認めた場合、後進によるえい航に切り替えると、増勢した波浪を船尾外板に受け、腐食が進行した同外板に破口を生じ、同破口から多量の海水が船内に流入するおそれがあったのだから、増勢した波浪を船尾外板に受けることのないよう、錨泊して天候回復を待つなど、運航中止の措置をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、これまで後進によるえい航を行っても舵機室に海水が流入することがなかったため、低速でえい航すれば無難に航行できるものと思い、運航中止の措置をとらなかった職務上の過失により、押船列を解いて後進によるえい航に切り替え、増勢した波浪を船尾外板に受け、腐食が進行した同外板に破口を生じ、同破口から多量の海水が船内に流入し、舵機室が浸水する事態を招き、同室内の機器等に濡損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2号を適用して同人の五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年6月9日

横浜地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁