

令和4年横審第5号

裁 決
油送船A橋脚衝突事件

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 を戒告する。

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14日10時55分

東京都江戸川区中川

2 船舶の要目

船種 船名 油送船A

総トン数 122トン

全 長 37.01メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 404キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び旋回性能

Aは、平成5年1月に進水した船尾に操舵室を配し、1軸固定ピッチプロペラ、フラップラダー及びバウスラスターを有する鋼製油送船で、貨物油槽を4槽設け、操舵室には、中央前面に磁気コンパス及び操舵輪、左舷側にバウスラスター操作レバー、右舷側に操舵レバー、機関遠隔操作装置、舵角指示器が装備され、バラスト水排出後の空倉時は、乾舷が高くなるので、前方を見やすくするため、操舵輪の後方には高さ約1メートルの踏み台が設置され、同踏み台の上に立って操舵室上部から上半身を出して操船できるようになっていた。

旋回にかかる時間は、船舶件名表中の海上試運転成績によれば、右舵をとった場合、30度は9秒、90度は19秒、180度は40秒、360度は1分27秒で、左舵を取った場合、30度は10秒、90度は24秒、180度は46秒、360度は1分31秒であった。

(2) 中川及び新小松川小橋

中川は、埼玉県羽生市に源を発し、大落古利根川、新方川、元荒川、大場川など多くの河川を集めて南下し、東京都葛飾区の中川七曲りと呼ばれる蛇行区間を経た後、荒川と平行して流れ、江戸川区で東京湾に注ぐ流路延長約80キロメートルの一級河川で、河口から約4.5キロメートルのところに、北側に小松川小橋、南側に新小松川小橋がそれぞれ架橋されていた。

新小松川小橋は、長さ156.2メートル幅17.8メートルで、東西方向に架橋され、西側の右岸からそれぞれ橋脚P9、橋脚P10、橋脚P11と名称が付された橋脚が約35メートルの間隔で築造さ

れ、各橋脚間が可航域であった。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか3人が乗り組み、積荷の目的で、空倉のまま、船首0.8メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、令和3年7月14日10時00分埼玉県八潮市所在の油類荷役基地を発し、中川を下航する予定で千葉港に向かった。

a受審人は、葛飾区で中川にかかる平和橋を航過後、バラスト水を排出し、船首喫水が0.2メートルとなり乾舷が高くなったので踏み台の上に立ち、操舵室上部から上半身を出して見張りとお操船を行い、操舵レバーを足で操作して下航し、新小松川小橋上流の右岸で護岸工事を行っていたことから、引き波の影響を与えないよう左岸側に寄り、10時47分半江戸川区所在の標高29.14メートルの三等三角点一色（以下「一色三角点」という。）から260度（真方位、以下同じ。）880メートルの地点で、針路を162度に定め、機関を極微速力前進にかけて2.2ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

a受審人は、橋脚P10と橋脚P11との間を航過すると、同橋下流の左岸にマリーナがあることから、近くを航行して係留船に引き波の影響を与えるかもしれないと考え、橋脚P9と橋脚P10との間を航過することとし、10時53分少し前一色三角点から239.5度890メートルの地点で、小松川小橋まで140メートルとなったとき、大きく舵をとると川の流れにより圧流されて操船が困難になるおそれがあったが、多少圧流されても態勢を立て直すことができると思い、大舵にならないよう、踏み台を降りて操舵室内に入り、舵角指示器を確認して舵をとるなど、操船を適切に行うことなく右舵をとった。

a 受審人は、右回頭が始まった後、川の流れで船尾が左舷方に圧流されたので、踏み台を降りて操舵室内に入り、操舵レバーを左に動かしたところ大きく左回頭が始まり、その後、舵及び機関を種々操作したものの、及ばず、10時55分一色三角点から231度970メートルの地点において、Aは、158度を向いたとき、原速力のまま、その左舷船首部が橋脚P10の北西部に衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の北北西風が吹き、視界は良好であった。

衝突の結果、Aは、左舷船首部外板に凹損等を、橋脚P10は、北西部にコンクリート剥離等をそれぞれ生じ、後にいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件橋脚衝突は、新小松川小橋上流において、同橋橋脚間を航過する際、操船が不適切で、川の流れにより圧流されて操船が困難となり、橋脚P10に向かって進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、新小松川小橋上流において、同橋橋脚間を航過する場合、大きく舵をとると川の流れにより圧流されて操船が困難になるおそれがあったのだから、大舵にならないよう、操舵室内に入って舵角指示器を確認して舵をとるなど、操船を適切に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、多少圧流されても態勢を立て直すことができると思い、操船を適切に行わなかった職務上の過失により、川の流れにより圧流されて操船が困難となり、橋脚P10に向かって進行し、同橋脚に衝突する事態を招き、船体及び橋脚P10に損傷をそれぞれ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4年9月27日

横浜地方海難審判所

審判官 大 北 直 明