

令和3年広審第27号

裁 決

引船A被引はしけB転覆事件

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、当海難審判所は、理事官西村勇二出席のうえ審理し、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2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

令和元年10月3日02時51分

香川県小豆島北方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 引船A はしけB

総トン数 19トン

登録長 14.55メートル

全 長 40.00メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 735キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

ア A

Aは、上層に操舵室を配した二層の甲板室を船体中央部の上甲板板上に設け、コルト舵を備えた鋼製引船で、船尾甲板に曳航装置^{えい}を装備し、操舵室前部に自動操舵装置、機関遠隔制御装置及びGPSコンパスを組み込んだコンソールが設けられ、同コンソール左舷側にレーダー及びGPSプロッターを備えていた。

イ B

Bは、船首端から約6メートル後方に長さ約28メートル幅約7メートル深さ約4メートルの箱型で、ハッチカバーを装備しない貨物倉を、同倉後方の船尾甲板板上に甲板室を設け、船首尾各甲板下方に倉庫を区画した鋼製はしけで、貨物倉船尾部両舷に排水ポンプ各1台を装備していた。

(2) a 受審人の経歴等

a 受審人は、(途中省略) Aの船長として専らBなどのはしけを曳航し、1箇月に20日ないし25日広島県呉港、愛媛県今治港、福山港及び兵庫県姫路港にスクラップ等を運送していたもので、Bがハッチカバーを装備しておらず、乾舷を越える波に遭遇すれば、貨物倉内が浸水するなどして、復原力を喪失するおそれがあることを承知していたこともあり、荒天時にBを曳航したことはなかった。

(3) 安全管理規程及び運航基準

A社が定めた安全管理規程に基づく運航基準には、船長が、発航に先立ち、航行中に遭遇する気象・海象を確かめ、風速毎秒10メートル(以下、風速については毎秒を省略する。)以上又は波高

1.0メートル以上のいずれかに達するおそれがあると認めるときは、発航を中止することが定められていた。

(4) 気象状況

高松地方気象台は、令和元年10月2日11時40分瀬戸内海に海上風警報を発表して南東風が最大風速15メートルに達すると報じ、更に17時35分海上強風警報を発表して今後18時間以内に南風が強まり、最大風速18メートルに達する見込みである旨を報じた。

そして、高松地方気象台は、14時58分香川県小豆郡小豆島町及び土庄町では強風、波浪注意報が継続し、翌3日昼過ぎにかけて南東風が海上で最大風速15メートル、波高が1.5メートルにそれぞれ達するので、強風及び高波に注意するよう警戒を呼び掛け、更に2日21時26分強風、波浪注意報が継続する旨を報じた。

(5) 本件発生に至る経緯

a受審人は、東シナ海を北上する台風の接近に伴う天候の悪化が予想されたので、タブレット端末で風勢が増す旨の情報を入手してAに乗り組み、令和元年10月2日11時00分香川県坂出港を発し、14時50分頃Bが待機する愛媛県新居浜港に入港して曳航準備に取りかかった。

Aは、a受審人が単独で乗り組み、船首1.0メートル船尾2.8メートルの喫水をもって、スクラップ約600トンを積載し、作業員1人を乗せ、喫水船首2.6メートル船尾3.0メートルで乾舷が1.4メートルとなったBを、Y字型とした直径55ミリメートルの合成繊維製索を船尾曳航装置から繰り出してBの船首部両舷の各ビットに、同径同質の索1本を船尾曳航フックから繰り出してBの船首部中央のビットに係止し、両索ともに約60メートル伸出して

A船尾からB後端までの距離が約100メートルとなった引船列（以下「A引船列」という。）を構成し、14時56分新居浜港を発し、姫路港に向かった。

ところで、a受審人は、発航に先立ち、瀬戸内海に海上風警報が発表された状況下、気象情報を収集して風勢が強まるなど、航行中に天候が悪化することを予想し、予想された天候の中でBを曳航すると、乾舷を越える波に遭遇して貨物倉が浸水したり、動揺により貨物が移動したりするなどして、復原力を喪失するおそれがあったが、新居浜港港内が平穏だったので何とか航行できるものと思い、発航を中止しなかった。

a受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示して燧灘を北上し、海上風警報から切り替わって海上強風警報が発表されるなか、備讃瀬戸南航路及び備讃瀬戸東航路を東行し、香川県豊島南方沖合を経由して小豆島北方沖合に向けて曳航を続けた。

a受審人は、舵輪後方に立って小豆島北方沖合を東行し、操舵室上部の投光器で曳航索を照射したりBの航海灯を目視したりして播磨灘北航路第5号灯浮標の西方1,500メートル付近に至って、南南東風が風速約10メートルに、波高が約1.5メートルに達したので、波が来る方向付近に向首させて船体動揺を軽減することとし、翌3日02時20分少し過ぎ院下島灯台から259度（真方位、以下同じ。）6.1海里の地点で、針路を076度に定め、南南東風により左方に9度圧流されながら5.5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、右舷船首方から波しぶきを浴びて続航中、02時51分院下島灯台から268度3.4海里の地点において、A引船列は、原針路及び原速力で航行中、Bが転覆した。

当時、天候は曇りで風力5の南南東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、瀬戸内海に海上強風警報が発表されていた。

転覆の結果、Bは、発電機等に濡損を生じ、サルベージ会社の岸壁に引き付けられたのち、廃船処理された。また、Bの作業員bが行方不明となり、後日、小豆島北部海岸に漂着しているところを発見され、溺死（推定）と検案された。

（原因及び受審人の行為）

本件転覆は、姫路港に向けて新居浜港を発航するに先立ち、瀬戸内海に海上風警報が発表された状況下、発航を中止せず、夜間、小豆島北方沖合において東行中、曳航中のBが復原力を喪失したことによって発生したものである。

a 受審人は、姫路港に向けて新居浜港を発航するに先立ち、瀬戸内海に海上風警報が発表された状況下、気象情報を収集して風勢が強まるなど、航行中に天候が悪化することを予想した場合、予想された天候の中でBを曳航すると、乾舷を越える波に遭遇して貨物倉が浸水したり、動揺により貨物が移動したりするなどして、復原力を喪失するおそれがあったのだから、発航を中止すべき注意義務があった。しかるに、同人は、新居浜港港内が平穏だったので何とか航行できるものと思い、発航を中止しなかった職務上の過失により、夜間、小豆島北方沖合において東行中、曳航中のBが復原力を喪失して転覆し、発電機等に濡損を生じさせて廃船処理されるに至り、また、Bの作業員を死亡させる事態を招くに至った。

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小型船舶操縦士の業務を2箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年1月26日

広島地方海難審判所

審判長 審判官 岸 尾 光 一

審判官 濱 田 真 人

審判官 永 木 俊 文