

令和5年横審第16号

裁 決  
油送船A乗揚事件

受 審 人 a  
職 名 A船長  
海技免許 二級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、  
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5年4月14日20時16分半僅か過ぎ  
三重県四日市港第1区

2 船舶の要目

船種 船名 油送船A  
総トン数 3,829トン  
全 長 104.93メートル  
機関の種類 ディーゼル機関  
出 力 3,250キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等及び操縦性能

Aは、船尾船橋型鋼製油送船で、船橋内前部中央に操舵スタンド、左舷側にレーダー2台及び電子海図情報表示装置、右舷側に機関及びバウスラスタ制御盤がそれぞれ設置されていた。

操舵スタンド左側の上下に2つの選択スイッチが取り付けられており、各選択スイッチは、上側が最大舵角選択用スイッチ（以下「舵角選択スイッチ」という。）、下側が操舵システム選択用スイッチ（以下「システム選択スイッチ」という。）で、舵角選択スイッチを右側に倒すと最大舵角が離着岸時操船用の70度、中央にすると通常航行時用の50度となり、システム選択スイッチを右側に倒すと1号操舵システム、左側に倒すと2号操舵システムがそれぞれ稼働し、中央にすると操舵システムが停止して警報が鳴るようになっていた。

Aの操縦性能は、通常満載状態で11.4ノットの全速力前進中、舵角35度での左右旋回時の横距がそれぞれ130メートル及び140メートルで、縦距が290メートルであった。

#### (2) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか11人が乗り組み、航空燃料5,600キロリットルを積載し、船首5.57メートル船尾6.71メートルの喫水をもって、令和5年4月14日20時00分四日市港第1区南西部の岸壁を発し、第1航路を経由して出航する予定で、北海道苫小牧港に向かった。

ところで、四日市港第1区は、四日市港の中央部に位置し、南部に埋立地があり、同埋立地とその北方の東防波堤との間に航路幅300メートル長さ1,850メートルの第1航路があり、同航路

は水深12メートルまで浚渫されていたものの、第1航路と埋立地の間には水深5メートル以下の浅所（以下「埋立地北方浅所」という。）が存在していた。

a 受審人は、舵角選択スイッチを70度に、システム選択スイッチを1号操舵システムが稼働するようにそれぞれ設定して離岸作業を行った後、昇橋した三等航海士を操舵に就け、20時08分少し過ぎ四日市港東防波堤南灯台（以下「防波堤南灯台」という。）から241度（真方位、以下同じ。）1,740メートルの地点で、針路を035度に定め、速力を2.9ノット（対地速力、以下同じ。）として、手動操舵によって進行した。

a 受審人は、徐々に増速し、20時11分少し過ぎ防波堤南灯台から250度1,340メートルの地点で、右舵5度を指示して機関を全速力前進とし、20時13分半僅か前防波堤南灯台から256度780メートルの地点で、針路が095度、速力が9.8ノットとなったとき、船首が第1航路方に向いたことから、舵中央を指示して、三等航海士と操舵を交代した。

a 受審人は、20時13分半僅か過ぎ防波堤南灯台から256度750メートルの地点で、最大舵角を通常航行時用に切り替えることとして舵角選択スイッチを切り替えたつもりが、システム選択スイッチを切り替えていたことから、操舵システムが停止して警報が鳴った。

a 受審人は、警報が鳴ったとき、操舵不能に陥ったが、舵角選択スイッチの切り替えは簡単な操作なので間違えることはなく、操舵システムが故障したものと思い、システム選択スイッチの状態の確認を十分に行わなかったため、同スイッチを切り替えたことに気付かなかった。

a 受審人は、わずかに右舵がとられた状態で操舵システムが停止したことから、緩やかに右回頭を続けながら埋立地北方浅所に向かって続行し、機関を微速力後進、続けて全速力後進にかけ、さらに右舷錨を投下したものの、及ばず、20時16分半僅か過ぎ防波堤南灯台から191度500メートルの地点において、Aは、船首が181度を向き、2.8ノットの速力となったとき、同浅所に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力1の西風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船首部船底外板に擦過傷等を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、四日市港第1区において、出航中、操舵システムの警報が鳴った際、システム選択スイッチの状態の確認が不十分で、操舵システムが停止して操舵不能となり、埋立地北方浅所に向かって緩やかに右転しながら進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、夜間、四日市港第1区において、出航中、操舵システムの警報が鳴った場合、選択スイッチを切り替えたときに同警報が鳴ったのだから、システム選択スイッチの状態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、舵角選択スイッチの切り替えは簡単な操作なので間違えることはなく、操舵システムが故障したものと思い、システム選択スイッチの状態の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、同スイッチを切り替えたことに気付かず、操舵システムが停止して操舵不能となり、埋立地北方浅所に向かって緩やかに右転しながら進行し、同浅所への乗揚を招き、船首部船底外板に擦過傷等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 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 5 年 1 1 月 2 日

横浜地方海難審判所

審判官 大 北 直 明