

令和4年広審第21号

裁 決
貨物船A遭難事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）（旧就業範囲）

本件について、当海難審判所は、理事官中山国夫出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の四級海技士（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2年11月18日11時46分少し前

土生港

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 499トン

全 長 76.38メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,471キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能

Aは、平成16年2月に進水した、3層の甲板室の最上層に操舵室を、上甲板下に貨物倉1個をそれぞれ設け、操舵室前面までの水平距離が、船首端から約63メートル、船尾端から約13メートルの、バウスラスト及びシリングラダーを装備した全通二層甲板船尾機関型貨物船で、中央に操舵装置、右舷側に主機遠隔操縦装置、左舷側にレーダー2台をそれぞれ備えたコンソールを操舵室前部に設けていた。

海上試運転成績表写には、喫水が船首1.215メートル及び船尾3.245メートル、排水量1,311.51トンの状態において、約14ノットで前進中に舵角35度とした場合、最大横距及び同縦距が、左回頭で219.65メートル及び215.86メートル、右回頭で253.06メートル及び231.16メートルであることが示されていた。

また、出入港操船においては、最大舵角を70度とすることができ、シリングラダー、バウスラスト及び主機を適宜用いれば、その場回頭及び横移動が可能であった。

(2) 本件時の航行予定

Aは、熊本県長洲港所在の造船所で舶用機関を積載し、土生港所在のX社工場構内に設けられた第1号船台の西面を形成する岸壁（以下「船台岸壁」という。）に入船右舷着けして、長さ90.0メートル幅41.0メートル深さ7.0メートルの起重機船による揚荷役を終えれば広島県尾道糸崎港で錨泊待機する予定であった。

(3) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（途中省略）昭和51年から内航船に船長として乗

船し、平成23年頃からA及びその僚船に航海士あるいは船長として乗り組んで造船所間の輸送等に従事しており、船台岸壁に複数回離着岸していた。

(4) 船台岸壁及び周辺水域の状況等

船台岸壁は、南端が愛媛県坪木島26メートル島頂から032度（真方位、以下同じ。）500メートルの地点（以下「基点」という。）に位置し、岸壁法線の方が概ね南北の長さ約50メートルの岸壁であり、貨物船が着岸する際には、起重機船が、船台岸壁から船幅分東方に移動し、同岸壁を空けて貨物船の揚荷役に従事していた。

起重機船は、東方に移動した際、船首部から係船索を第1号船台付近に係止したほか、直径52ミリメートルの鋼製ワイヤ（以下「錨索」という。）を、直径65ミリメートル長さ27メートルの鎖を介して重さ14トンの錨つなに繋ぎ、作業船が錨を積んで錨索を引き、起重機船の右舷船尾から南東300メートル付近及び左舷船尾から南西300メートル付近に各錨を海中に投入したのち、錨索を張り合わせて係留していた。

両錨索は、水面から錨索までの深さが5メートルとなる箇所に黄色点滅灯付きのブイ各1個を取り付けており、起重機船の船尾から各ブイまでの約100メートルに及ぶ水域（以下「錨索延出水域」という。）の水面下5メートル以内に延出した錨索が張られていることを示していた。

そして、貨物船は、船台岸壁で揚荷役を終えて離岸した後、起重機船の左舷船尾方に延出した錨索に取り付けたブイ（以下「左舷ブイ」という。）の西方沖合を回り込めば、錨索延出水域に進入することなく港口に向かうことができた。

また、a 受審人は、起重機船の所有者が作成した「主機搭載作業係留状況図」（以下「係留状況図」という。）を船内に備えており、同船の係船位置、錨索の延出状況、各ブイの設置位置、可航域、水深など船台岸壁周辺水域の事情を把握していた。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか4人が乗り組み、船用機関を揚げて空倉となり、同受審人が在橋して航海士2人が船首部、機関士1人が船尾部の各部署に就き、船首2.6メートル船尾3.6メートルの喫水をもって、令和2年11月18日11時35分尾道糸崎港に向かう予定で船台岸壁を離岸した。

a 受審人は、北方に向首させて機関を後進にかけ、11時35分僅か過ぎ基点から193.5度20メートルの地点に至ったとき、錨索延出水域が船尾方約150メートルとなり、後退を続ければ錨索に舵板や推進器翼が接触するおそれがあったが、入港時に錨索が弛たるんでいるように見えたことから後退しても支障ないものと思い、バウスラスト、シリングラダー及び主機を適宜用いて左方に回頭するなど、左舷ブイ西方沖合を回り込む針路にすることなく、錨索延出水域に向けて後退を続けた。

こうして、a 受審人は、船尾配置の乗組員から報告を聞きながら錨索延出水域に向けて後退を続け、11時46分少し前基点から190度170メートルの地点において、Aは、356度に向首し、後進行きあしが3.0ノットの対地速力となったとき、舵板が錨索に接触した。

当時、天候は晴れで風力2の東風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

Aは、舵板が概ね反転して操舵不能に陥り、a 受審人が機関を前

進にかけた後、起重機船の左舷舷側に係止していた総トン数9.1トンの作業船及び総トン数282トンの引船に衝突して停止した。

その結果、Aは、舵板、舵頭材、推進器翼、舵機などに曲損等を、起重機船は、左舷舷側外板に擦過傷を、同船に係止していた作業船、引船両船は、船尾部に凹損等を、錨索は、擦過傷をそれぞれ生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件遭難は、土生港において、船台岸壁を離岸して港口に向かう際、左舷ブイ西方沖合を回り込む針路とすることなく、錨索延出水域に向けて後退中、舵板が錨索に接触して操舵不能に陥ったことによって発生したものである。

a 受審人は、土生港において、揚荷役を終え、船台岸壁を離岸して港口に向かう場合、左舷ブイ西方沖合を回り込めば、錨索と接触することなく出港できることを把握していたのだから、バウスラスト、シリングラダー及び主機を適宜用いて左方に回頭するなど、左舷ブイ西方沖合を回り込む針路とすべき注意義務があった。しかるに、同人は、入港時に錨索が弛んでいるように見えたことから後退しても支障ないものと思い、左舷ブイ西方沖合を回り込む針路としなかった職務上の過失により、錨索延出水域に向けて後退を続け、舵板が錨索に接触して操舵不能に陥る事態を招き、Aの舵板、舵頭材、推進器翼、舵機などに曲損等を、起重機船に擦過傷を、作業船及び引船両船に凹損等を、錨索に擦過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2号を適用して同人の四級海技士（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5年1月25日

広島地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人