

令和4年広審第24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）

本件について、当海難審判所は、理事官上羽直樹及び同官大野徹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3年11月19日11時06分僅か過ぎ
愛媛県八幡浜港

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A
総トン数 499トン
全 長 64.98メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 1,176キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び構造等

Aは、平成24年10月に進水し、船首甲板上に旋回クレーンを設け、バウスタスタを装備した1軸固定ピッチプロペラの船尾船橋型貨物船で、船首両舷に重量1,550キログラムの船首錨から直径36ミリメートル1節の長さ25メートルの錨鎖各9節及び電動油圧駆動式で定格荷重6トン、定格速度毎分12メートルの左右分離型揚錨機、船尾に重量150キログラムの船尾錨から直径36ミリメートル長さ5メートルの錨鎖に接続した直径22ミリメートル長さ40メートルのワイヤ製の錨索（以下「船尾錨索」という。）及び同方式の定格荷重4.5トン、定格速度毎分15メートルの左右分離型係船機がそれぞれ備えられていた。

(2) a 受審人の経歴

（省略）

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、令和3年11月19日03時30分大分県津久見港を発し、07時15分八幡浜港の第1物揚場に入船左舷着けで着岸して揚荷役を行った後、a 受審人ほか4人が乗り組み、空倉で、船首2.2メートル船尾4.6メートルの喫水をもって、10時58分津久見港に向かうため、離岸操船を開始した。

a 受審人は、第1物揚場に着岸するにあたり、平素と同様に出航時の操船補助として、Aの右舷船首から013度（真方位、以下同じ。）120メートルの地点に右舷船首錨を、船尾から339度30メートルの地点に船尾錨を水深7メートルの海底にそれぞれ投下して錨鎖5節及び船尾錨索45メートルを繰り出し、船首が岸壁法線に沿う224度に向け、係留索4本を使用して係留した。

a 受審人は、二等航海士及び一等機関士を船首に、機関長を船尾にそれぞれ配置（以下「船首配置」及び「船尾配置」という。）し、舵輪後方に立って離岸操船に当たり、すべての係留索を放して錨鎖及び船尾錨索の巻き揚げを命じ、10時59分少し過ぎ船首が212度を向き、船尾から風を受けていたことから、平素、錨が揚がるまでは使用しない機関を極微速力後進とし、北方に後退を開始した。

a 受審人は、11時01分半船首配置及び船尾配置から錨鎖、船尾錨索が緊張して巻き揚げられない旨の報告を受けて機関を中立運転とし、緊張を軽減させるため、11時02分僅か前船首が190度を向き、右舵一杯を取り、バウスラストを右方にかけて機関を極微速力前進とし、南南西方に前進を開始して巻き揚げを再開した。

a 受審人は、11時05分僅か過ぎ錨鎖を3節半まで巻き揚げ、船尾錨が水面上に揚がったところで、同錨のアームに錨鎖が掛かっていたことが分かり、錨鎖及び船尾錨索の巻き揚げを停止してバウスラスト及び機関を中立運転とし、船尾錨を投下したのち、再び船尾錨索の巻き揚げを命じ、11時05分半僅か過ぎ八幡浜港長早防波堤南灯台から122度790メートルの地点で、船首が220度を向き、船尾錨を揚げた。

船尾錨を揚げたとき、a 受審人は、機関を使用すると船尾付近となった錨鎖が推進器翼に接触するおそれがあったが、風の影響で圧流される船体と岸壁との距離を保つことに気をとられ、船首配置に錨鎖の方向や張り具合を報告させるなど、錨鎖の状況確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、a 受審人は、11時06分機関を極微速力後進としたところ、11時06分僅か過ぎ八幡浜港長早防波堤南灯台から

121度790メートルの地点において、Aは、船首が231度を向いたとき、錨鎖が推進器翼に接触して機関が停止し、航行不能となった。

当時、天候は晴れで風力4の北東風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

その結果、推進器軸、同翼に曲損を伴う擦過傷等を生じたが、来援したタグボートにより広島県尾道糸崎港にえい航され、後に修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件遭難は、八幡浜港において、同港を離岸操船中、機関を使用する際、錨鎖の状況確認が不十分で、船尾付近となった錨鎖が推進器翼に接触したことによって発生したものである。

a 受審人は、八幡浜港において、同港を離岸操船中、機関を使用する場合、船尾付近となった錨鎖が推進器翼に接触することのないよう、船首配置に錨鎖の方向や張り具合を報告させるなど、錨鎖の状況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、風の影響で圧流される船体と岸壁との距離を保つことに気をとられ、錨鎖の状況確認を十分に行わなかった職務上の過失により、船尾付近となった錨鎖の状況に気付かないまま機関を極微速力後進とし、錨鎖が推進器翼に接触して航行不能となる事態を招き、船体に損傷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5月31日

広島地方海難審判所

審判官 永 本 和 寿