

令和3年長審第14号

裁 決  
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a 1  
職 名 A水先人  
水先免許 島原海湾水先区一級水先人

本件について、当海難審判所は、理事官神崎和徳出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 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2年7月17日17時45分僅か過ぎ  
福岡県三池港

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A  
総トン数 17,979トン  
全 長 170.70メートル  
機関の種類 ディーゼル機関  
出 力 6,150キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 構造及び設備

Aは、船首端から船橋前面までの距離が145.3メートルの船尾船橋型鋼製貨物船で、1番ないし5番の船倉を有し、各船倉間の甲板上に4基の貨物クレーンを設け、操舵室前部中央に操舵スタンド、左舷側にエンジンテレグラフ及び電子海図情報表示装置、右舷側にレーダー2台がそれぞれ備えられていた。

#### (2) 受審人の経歴

a 1 受審人は、(途中省略)平成31年1月島原海湾水先区一級水先人免許を取得して水先業務に従事し、Aと同型の船を嚮導<sup>きょうどう</sup>した経験を約36回有し、同船より小型の船を含めると約400回の嚮導経験を有していた。

#### (3) 三池港

三池港は、島原湾の北部東岸にある港で、検疫錨地と港奥の内港泊地とは、陸岸から西南西方に向かって築造された北防砂堤と同防砂堤の南方に平行に築造された南防砂堤の間を通る水路(以下「航路」という。)によって結ばれ、北防砂堤及び南防砂堤の航路側には、それぞれ鋼管が矢板(以下「北矢板」及び「南矢板」という。)として海底に垂直に打ち込まれ、南北両矢板の上部にはコンクリートブロックがそれぞれ設置されており、同ブロックの上端が最低水面下に位置することから、複数の簡易標識灯が設置されていた。

また、航路は、東西の長さ約1,700メートル、可航幅72メートルで、水深10メートルに掘り下げられており、航路の西口付近には、三池港北防砂堤灯台(以下「北防砂堤灯台」という。)から175度(真方位、以下同じ。)350メートルの地点に設置された三池港第2号灯浮標(以下「2号灯浮標」という。)と南矢板

の西端とを結ぶ線の東側に水深5メートル未満の浅所（以下「東部浅所域」という。）が広がっていた。

#### (4) 三池港の入航方法

三池港の入航方法は、島原海湾水先区水先人会（以下「水先人会」という。）によって標準操船要領が定められ、総トン数6,000トン以上の船舶については、余裕水深3メートルを維持すること、高潮時の1時間前の憩流時に北防砂堤灯台を通過すること、航路入航時の速力を約7ノットとすること及び航路の西口付近で中央から外れると不規則な回頭作用があること等が水先人会所属の水先人に周知されていた。

そして、a 1受審人は、標準操船要領に基づき、北防砂堤灯台と陸上の煙突が重視線となる046度の針路で増速しながら航路の西口に接近し、北防砂堤上の赤色電柱と陸上の煙突とが重視線となる056度ないし057度の針路で航路西口付近に至り、航路の中央に沿う067度の針路とし、約8ノットの速力で入航する計画を立てていた。

#### (5) 側壁影響に関する概要

操船の理論と実際（井上欣三著）には、幅の狭い制限水路において船が水路壁に近づいて航行するとき、岸壁への吸引力及び船首の反発モーメントが生じる現象を制限水路における側壁影響といい、この影響は岸壁からの距離が近く船速が大きいほど、また、水深が浅くなるにつれて強くなり、側壁影響と同様の現象は、海底が傾斜している水域をこれに沿って航走するときにも現れ、船首が水深の深い方に回頭することがある旨が記載されていた。

#### (6) 本件発生に至る経緯

Aは、ミャンマー連邦共和国籍の船長a 2ほか同国籍の船員21

人が乗り組み、石炭20,000トンを積載し、令和2年7月7日21時12分（現地時間）インドネシア共和国北プラウアウト港を發し、越えて同月16日10時18分三池港に到着して同港第2区の檢疫錨地に錨泊し、翌17日17時24分a1受審人が乗船し、船首7.63メートル船尾8.08メートルの喫水をもって、同人嚮導のもと、a2船長が在橋する中、三等航海士がエンジンテレグラフ操作に、甲板手が操舵にそれぞれ当たり、17時26分同錨地を發進して三池港第1区の内港北岸壁に向かった。

ところで、a1受審人は、これまでの嚮導中の測深データ及び水先人会が入手している同データから、航路の西口付近の水深が海図記載の水深より浅くなっていることを知っており、東部浅所域の至近を通過すると、側壁影響を受けて不規則な回頭作用が生じることを承知していた。

a1受審人は、タグボート1隻を先導させ、別の同ボート1隻を船尾に追従させて航路西口に向かって北上し、17時32分北防砂提灯台から218.5度1.02海里の地点で、2.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）となったとき、機関を半速力前進に掛けて針路を042度に定め、折からの潮流によって左方に2度圧流され、増速しながら手動操舵によって進行した。

a1受審人は、17時35分機関を全速力前進に掛けて更に増速しながら続航し、17時38分半少し過ぎ北防砂提灯台から217.5度870メートルの地点に達し、7.8ノットの速力となったとき、転針予定地点に至っておらず、右転を開始すると東部浅所域の至近を通過する状況であったが、2号灯浮標との相対位置関係を目測しただけで、転針予定地点に達しているものと思い、前示赤色電柱と煙突との重視線を確認するなど、船位の確認を十分に行わなかった

ので、この状況に気付かないまま右転を開始した。

a 1 受審人は、機関を半速力前進として右転を続けながら航路の西口付近に至ったとき、側壁影響により左回頭が始まって北矢板に向かうようになり、態勢を立て直そうと機関を全速力前進として右舵一杯とし、船尾にタグラインを取ってタグボートを種々に使用したところ、右回頭を始めて南矢板に向かって進行するようになったことから、左舵一杯として同ボートを種々に使用したものの、及ばず、17時45分僅か過ぎ北防砂提灯台から074度900メートルの地点において、Aは、船首が080度を向き、7.0ノットの速力となったとき、南矢板の上部コンクリートブロックに乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力2の西風が吹き、潮候は上げ潮の末期に当たり、視界は良好で、航路の西口付近には北に向かう微弱な潮流があった。

a 1 受審人は、乗り揚げたことに気付かないまま入航を続け、着岸操船を終えて下船したものの、その後の潜水調査によってAの損傷が明らかになり、乗揚の事実を知った。

乗揚の結果、Aは、水線下の右舷船首部外板に擦過傷を伴う凹損を、南矢板並びに上部コンクリートブロックは、変形及び脱落の損傷をそれぞれ生じた。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、三池港において、航路の西口に入航する際、船位の確認が不十分で、転針予定地点に至る前に右転を開始して東部浅所域の至近を通過し、側壁影響により左回頭が始まり、態勢を立て直そうとしたものの、右回頭しながら南矢板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 1 受審人は、三池港において、Aを嚮導し、航路の西口に入航する場合、東部浅所域の至近を通過すると、側壁影響により不規則な回頭作用が生じるおそれがあったから、転針予定地点に至る前に右転を開始して同浅所域の至近を通過することのないよう、計画していた重視線を確認するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、2号灯浮標との相対位置関係を目測しただけで、転針予定地点に達しているものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、東部浅所域の至近を通過する状況に気付かず、側壁影響により左回頭が始まり、態勢を立て直そうとしたものの、右回頭しながら南矢板に向かって進行し、同矢板の上部コンクリートブロックに乗り揚げる事態を招き、A及び南矢板等に損傷を生じさせるに至った。

以上のa 1 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3月2日

長崎地方海難審判所

審判官 植 松 正