

令和5年那審第5号

裁 決

押船A被押台船B乗揚事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

操縦免許 小型船舶操縦士

受 審 人 a 2

職 名 A甲板員

操縦免許 小型船舶操縦士

指定海難関係人 a 3

職 名 A作業員

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 2 の小型船舶操縦士の業務を2か月停止する。

受審人 a 1 を懲戒しない。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和4年10月25日03時08分少し過ぎ

鹿児島県曾津高埼北方沖合

## 2 船舶の要目

船種	船名	押船A	台船B
総トン数		19トン	
全長		13.97メートル	59.00メートル
機関の種類		ディーゼル機関	
出力		1,518キロワット	

## 3 事実の経過

### (1) 設備及び性能等

#### ア 押船A

押船Aは、平成28年4月に進水し、沿岸小型船舶区域を越える場合の最大とう載人員が船員3人の、2機2軸2舵を備えた鋼製の曳船兼作業船で、船首尾部両舷に油圧式連結装置を備え付け、船体中央部の上甲板の下方に機関室を区画し、同上甲板に下部操舵室及び同室上方が上部操舵室となる櫓<sup>やぐら</sup>を設け、同室前部にレーダー、GPSプロッター、船舶自動識別装置(AIS)、国際VHF無線電話装置、舵輪、自動操舵装置、機関遠隔操縦装置、船内電話及び船長直通電話を、舵輪後方に操縦席を、同席後方の操舵室後部囲壁に接して横長向きの椅子をそれぞれ設置していた。

操縦性能は、海上運転成績表によると、平均喫水が1.38メートルの状態、両舷の主機出力負荷を4分の2として10.2ノットの速力で前進中に左舵30度又は右舵30度とした際、最大縦距及び最大横距が左右いずれも約35メートルで、同主機出力負荷を4分の4として11.7ノットの速力で前進中に両舷の主機出力負荷を4分の3とした後進を発令して船体が停止するまでの所要時間が17.0秒であった。

#### イ 台船B

台船Bは、平成7年に建造され、バウスタスタを備えた鋼製の非自航式台船で、船首部甲板に定格総荷重280トンを有する全旋回式クレーンを、中央甲板に交通船兼作業船等を搭載できる区画を、後部甲板に上層を操縦室、中層を居室及び下層を厨房室として配した甲板室を、同甲板両舷に船体固定用のスパッド各1基を、船尾部中央にAの船体が収まる凹部をそれぞれ設けていた。

(2) 関係人の経歴等

ア a 1 受審人

a 1 受審人は、（一部省略）曾津高埼北方沖合に当たる鹿児島県枝手久島西方水域の航行経験をこれまでに20回以上有していた。

イ a 2 受審人

a 2 受審人は、（一部省略）枝手久島西方水域の航行経験をこれまでに6回程度有していた。

ウ a 3 指定海難関係人

a 3 指定海難関係人は、（一部省略）B作業員として港湾建設工事に携わっていた。

(3) 曾津高埼並びに枝手久島及び同島西方水域の状況

曾津高埼は、鹿児島県奄美大島西岸に位置し、灯高140メートル、光達距離21海里、明弧323度（真方位、以下同じ。）ないし233度、灯質単閃白光毎15秒に1閃光の曾津高埼灯台が設置されていた。また、枝手久島は、曾津高埼北方約3.5海里に当たる奄美大島西岸に東岸が隣接した無人島で、西方水域に水上岩が点在するほか、西岸からその水上岩付近水域にかけて浅所が拡延していた。

(4) 気象・海象状況

名瀬測候所は、令和4年10月23日15時53分奄美地方北部及び同南部に波浪注意報を、翌24日16時01分同注意報が継続する旨を、19時05分強風注意報をそれぞれ発表し、奄美地方について、北の風が強く、海上の波が3メートルになる旨を報じて警戒を呼び掛けていた。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a1、a2両受審人及び甲板員2人が乗り組み、船首1.4メートル船尾1.8メートルの喫水をもって、いずれも会社に船員として雇入れされていないa3指定海難関係人、作業員2人及び司厨員1人を乗せ交通船兼作業船C及び同Dを搭載して船首1.4メートル船尾1.8メートルの喫水となったBの凹部に船体を<sup>かんごう</sup>嵌合させ、同凹部に油圧式連結装置で結合して全長約59メートルの押船列（以下「A押船列」という。）を構成し、港湾建設工事に伴い臨時的に回航する目的で、令和4年10月23日17時00分鹿児島港谷山区の岸壁を発し、鹿児島県篠川港に向かった。

これより先、船舶所有者は、Aに乗り組む船員を1人増員して定員を超過させていたほか、A押船列が平水区域から最強速力となる約7ノットの速力で4時間以内に往復できる区域を臨時的に越えて航行する場合に必要なBの臨時航行検査を受けていなかった。

また、a1受審人は、船橋当直を、a2受審人、一級小型船舶操縦士の操縦免許を受有した甲板員1人及び自らの順で入直する4時間3直体制とし、A押船列を構成した際、各定時の約15分前に上部操舵室で船橋当直者を交替させていたほか、各船橋当直中に機関室の見回り業務に従事させるためa2受審人にa3指定海難関係人を、同操縦免許を受有した甲板員に作業員2人を、自らに甲板員1人を割り当てていた。

そして、a 1 受審人は、海岸線カードによる地形情報及びGPSによる位置情報等を重畳表示できるレーダーに曾津高埼西方沖合を到達地点とし、同地点から半径2海里の水域に達すれば警報音が発せられるように設定するとともに、発航地からいずれも鹿児島県の屋久島西方沖合、中之島東方沖合及び宝島東方沖合をそれぞれ経由したのち、枝手久島を左舷方に航過して到達地点に至るまでの予定針路線をGPSプロッターに表示できるようにしていたほか、船橋当直に就く乗組員に対し、不安を覚えれば船長に報告することを平素から指示していた。

A押船列は、a 1 受審人が重畳表示としたレーダー及び予定針路線を表示したGPSプロッターを作動させて出港操船を終え、各船橋当直者が船橋当直を交替しながら翌24日04時30分頃屋久島西方沖合を、10時00分頃中之島東方沖合を、18時00分頃宝島東方沖合をそれぞれ経由した。

a 1 受審人は、23時45分頃奄美大島北方沖合で、a 2 受審人が昇橋して周囲の状況、到達地点の予定到達時刻及び一般的な注意事項を引き継いで甲板員と共に降橋し、同地点から入港するまでの間の操船に備えて自室で休息した。

a 2 受審人は、操縦席に腰を掛けた姿勢で船橋当直に就き、23時50分頃a 3 指定海難関係人が昇橋して椅子に腰を掛けた姿勢でレーダー及びGPSプロッターに視線を向けたり周囲を見渡したりしながら待機するなか操船に当たり、前示沖合を航行した。

ところで、a 2 受審人は、発航に際し、海図W246焼内湾及付近に当たり、枝手久島西方水域に点在する水上岩及び同島西岸からその水上岩付近水域にかけて拡延する浅所の各状況を把握し、同水上岩及び同浅所がAのGPSプロッターにそれぞれ表示されること

を承知していた。

a 2 受審人は、翌 25 日 01 時 40 分僅か過ぎ曾津高埼灯台から 036.5 度 11.21 海里の地点で、枝手久島を左舷方に航過するため針路を 219 度に定めて自動操舵とし、折からの北寄りの波浪により左方に 9 度圧流されながら、5.2 ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 2 受審人は、a 3 指定海難関係人が機関室の見回り業務に不慣れであることを承知していたこともあり、同業務に自ら従事することとし、02 時 15 分曾津高埼灯台から 039.5 度 8.14 海里の地点に至った際、周囲に航行の妨げとなる他船を見掛けなかったことから、同室に赴いた。

A 押船列は、02 時 20 分半僅か過ぎ曾津高埼灯台から 040 度 7.67 海里の地点に差し掛かり、針路を 235 度に転じ、折からの北寄りの波浪により左方に 12 度圧流されながら続航した。

a 2 受審人は、機関室の見回り業務に従事したのち、02 時 50 分曾津高埼灯台から 038.5 度 5.15 海里の地点に達したとき、昇橋し、枝手久島西方水域の浅所が左舷船首方 1.6 海里のところとなり、同浅所に向かって接近する状況であったが、a 3 指定海難関係人がいることもあり、依然として周囲に航行の妨げとなる他船を見掛けなかったことから、しばらくは船橋当直に支障がないものと思い、予定針路線との偏位を確かめるなど、船位の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 2 受審人は、椅子に横向きの姿勢になるなか、枝手久島西方水域の浅所に向かって進行し、03 時 08 分少し過ぎ曾津高埼灯台から 036 度 3.57 海里の地点において、A 押船列は、原針路及び原速力のまま、同浅所に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力5の北北西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

a 1 受審人は、休息中に衝撃を感じるとともに、a 3 指定海難関係人から乗揚の報告を受けて昇橋し、その事実を知って事後の措置に当たり、海上保安庁の回転翼機及び巡視船が来援してA押船列の各甲板員、各作業員及び司厨員の7人と共に救助された。

乗揚の結果、Aは、Bの凹部から外れて檣に折損等を生じ、乗揚地点付近の水域に沈没し、後に廃船処理され、Bは、同地点付近の水上岩に打ち寄せられて船底及び船側の各外板に破口を生じ、後に解撤され、C及びDは、Bから流出したのち、両船ともクレーン船に積まれて鹿児島県湯湾港に運ばれ、Cが船首部に凹損等を、Dが舵板に曲損等をそれぞれ生じ、後に同船が廃船処理された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、波浪注意報及び強風注意報が発表された状況下、篠川港に向けて航行中、夜間、曾津高埼北方沖合において、枝手久島を航過する際、船位の確認が不十分で、同島西方水域の浅所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 2 受審人は、波浪注意報及び強風注意報が発表された状況下、篠川港に向けて航行中、夜間、曾津高埼北方沖合において、枝手久島を左舷方に航過する場合、同島西方水域に点在する水上岩及び枝手久島西岸からその水上岩付近水域にかけて拡張する浅所の各状況を把握し、同水上岩及び同浅所がAのGPSプロッターにそれぞれ表示されることを承知していたから、枝手久島西方水域の浅所に乗り揚げることのないよう、予定針路線との偏位を確かめるなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同受審人は、a 3 指定海難関係人がいることも

あり、依然として周囲に航行の妨げとなる他船を見掛けなかったことから、しばらくは船橋当直に支障がないものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、枝手久島西方水域の浅所に向かって接近する状況に気付かないまま進行して同浅所に乗り揚げる事態を招き、A、B、C及びDの各船体に損傷を生じさせ、A及びDを廃船並びにBを解撤させるに至った。

以上のa 2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か月停止する。

a 1受審人の行為は、本件発生の原因とならない。  
よって主文のとおり裁決する。

令和5年10月31日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文