

令和6年横審第17号

裁 決
貨物船A乗揚事件

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、理事官高橋政章出席のうえ審理し、
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 of 年月日時刻及び場所

令和6年1月15日12時40分

静岡県宇久須港

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 499トン

全 長 70.28メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 735キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

Aは、平成8年10月に進水し、バウスラスターを装備した全通二層甲板船尾船橋型鋼製貨物船で、船首部に全旋回型クレーン1基、船尾部上甲板上に設けた3層の船橋甲板室の最上層に操舵室、同室前方の上甲板下に貨物倉をそれぞれ配し、操舵室前部中央に舵輪、その左舷側にレーダー2台及びGPSプロッター、前方に磁気コンパス、右舷側に機関及びバウスラスター各遠隔操縦装置をそれぞれ備えていた。

操縦性能は、海上公試運転成績書によれば、船首喫水2.028メートル船尾喫水3.870メートルにおける左及び右各旋回試験では、機関回転数毎分240、速力11.281ノットの状態から舵角35度をとったとき、90度回頭に要する時間が55.67秒及び57.20秒並びに180度回頭に要する時間が106.75秒及び110.50秒であり、前後進試験では、機関回転数毎分240、速力11.281ノットの状態から全速力後進を発令したとき、船体が停止するまでの所要時間が、85.81秒であった。

(2) 宇久須港

宇久須港は、伊豆半島西岸中央部に位置する西方に開いた港で、港奥西部に、岸壁法線が043度（真方位、以下同じ。）で、長さ約100メートル、前面の水深が4.5メートルに掘り下げられた係船岸壁が、同岸壁北端から連続して069度方に約90メートル延びた後、北方に屈曲して026度方に約20メートル延びる芝防波堤がそれぞれ築造されていた。

(3) 安全管理規程

X社は、輸送の安全を確保するため、平成18年10月1日付で

海上運送法に基づく安全管理規程を定め、船長の職務権限として、適時、運航の可否判断を行い、気象及び海象が一定の条件に達したと認めるとき又は達するおそれがあると認めるときは、運航中止の措置をとらなければならないこと、また、運航中止に係る判断が困難であると認める場合は、運航管理者と協議し、両者の意見が異なるときは、運航を中止しなければならないことなどを定めていた。

運航基準には、運航中止の措置をとるべき気象及び海象の条件（以下「発航中止基準」という。）などについて定められており、主な点は次のとおりであった。

ア 発航の可否判断

船長は、発航前に運航の可否判断を行い、港内において、風速が毎秒20メートル（以下、風速については毎秒を省略する。）以上、波高が1.5メートル以上又は視程が500メートル以下のいずれかに達していると認めるときは、発航を中止しなければならない。

また、船長は、発航前において、航行中に遭遇する気象及び海象（視程を除く。）に関する情報を確認し、風速が25メートル以上又は波高が3.0メートル以上に達するおそれがあると認めるときは、発航を中止しなければならない。

イ 通常航行の可否判断等

船長は、通常航行を継続した場合、船体の動揺等により安全な運航が困難となるおそれがあると認めるときは、減速、適宜の変針、経路の変更等の適切な措置をとらなければならない。運航が困難となる事態が発生するおそれがある海上模様等は、風速が25メートル以上（船首尾方向の風を除く。）、波高が3.0メートル以上又は横揺れ25度以上である。

(4) a 受審人の経歴等

a 受審人は、(一部省略) 令和 3 年 7 月から A に船長として乗り組み、宇久須港での離岸操船を 3 回経験し、発航中止基準に達した風速下で発航すると、離岸操船中に、同風の影響を受けて操船が困難となるおそれがあることを認識していた。

(5) 気象状況

静岡地方気象台は、令和 6 年 1 月 15 日 05 時 35 分東海海域東部、西部及び南部に海上強風警報を発表し、発達中の低気圧がオホーツク海を毎時 45 キロメートルの速さで北東方に進み、低気圧から伸びる寒冷前線が伊豆半島中央部を横切って伊勢湾南部に至り、東海海域東部では南西の風が強く、15 時までに北西の風が強くなり、最大風速は 20 メートルに達する見込みと報じ、11 時 35 分同警報を継続した。

また、静岡地方気象台は、同日 04 時 31 分静岡県西伊豆町に強風及び波浪各注意報を発表し、15 日昼前から翌 16 日明け方にかけて、北西の風が陸上及び海上でそれぞれ最大風速 13 メートル及び 18 メートルに、波高が 3 メートルにそれぞれ達すると報じ、07 時 45 分注意期間を 16 日朝までとし、各注意報を継続した。

(6) 本件発生に至る経緯

A は、a 受審人ほか 4 人が乗り組み、砕砂 1,350 トンを積載し、船首 3.6 メートル船尾 5.0 メートルの喫水をもって、令和 6 年 1 月 15 日 12 時 30 分宇久須港を発し、千葉県木更津港に向かった。

発航に先立ち、a 受審人は、発航の可否を判断するため、携帯電話で天気予報を確認し、西伊豆町に強風及び波浪の各注意報が発表されていることを知り、南西風が連吹する状況下、船首方から受け

る同風が最大瞬間風速 20メートル以上に増勢したのを観測し、港内の風速が発航中止基準に達したことを認めたが、砕砂をほぼ満載状態で風圧面積が小さくなっていたので、この程度の風ならば無難に離岸できるものと思い、安全管理規程を遵守することなく、発航を中止しなかった。

a 受審人は、12時30分宇久須港防波堤灯台から236.5度120メートルの地点で、乗組員を出航配置に就け、自ら単独の離岸操船に当たり、レーダー2台及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、最大瞬間風速20メートル以上の南西風を船首方から受けながら、入船右舷付けの状態から左舷船首錨及び船尾錨それぞれを巻き揚げ、岸壁とほぼ平行の態勢を維持して横移動を始め、12時35分宇久須港防波堤灯台から224.5度110メートルの地点に至り、左舷船首錨及び船尾錨の揚錨を終えたところ、船首が右舷方に振られて岸壁法線に対して14度の角度をなす237度になるとともに、折からの南西風により044度の方向に、0.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で風下への圧流が始まり、その場で左回頭するつもりで、バウスラスターを併用し、機関前進と左舵一杯、機関後進と右舵一杯を、短時間に交互に繰り返したものの、意図したような左回頭ができず、操船困難な状況となって風下への圧流を抑制できないまま、横滑り状態で芝防波堤に向かって圧流され、12時40分僅か前船尾方至近に同防波堤を認めたものの、どうすることもできず、Aは、12時40分宇久須港防波堤灯台から222.5度40メートルの地点において、船首が202度を向いたとき、船尾部が芝防波堤の南岸中央部付近に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力8の南西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、東海海域東部に海上強風警報が、西伊豆町に強風及び波

浪の各注意報がそれぞれ継続して発表されていた。

乗揚の結果、舵板下端に曲損等を生じたが、自力離礁し、来援した救助船にえい航されて木更津港に引き付けられ、後に修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、宇久須港において、東海海域東部に海上強風警報が、西伊豆町に強風及び波浪の各注意報がそれぞれ発表され、南西風が連吹する状況下、港内の風速が発航中止基準に達した際、安全管理規程の遵守が不十分で、発航を中止せず、離岸操船中、折からの南西風の影響を受けて操船が困難となり、芝防波堤に向かって圧流されたことによって発生したものである。

a 受審人は、宇久須港において、東海海域東部に海上強風警報が、西伊豆町に強風及び波浪の各注意報がそれぞれ発表され、南西風が連吹する状況下、港内の風速が発航中止基準に達したことを認めた場合、同風速下で発航すると、折からの南西風の影響を受けて操船が困難となるおそれがあったのだから、これを回避することができるよう、風勢が弱まるまで発航を待つなど、安全管理規程を遵守して発航を中止すべき注意義務があった。しかるに、同人は、砕砂をほぼ満載状態で風圧面積が小さくなっていたので、この程度の風ならば無難に離岸できるものと思い、安全管理規程を遵守せず、発航を中止しなかった職務上の過失により、離岸操船中、折からの南西風の影響を受けて操船が困難となり、芝防波堤に向かって圧流され、同堤の南岸中央部付近に乗り上げる事態を招き、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6年9月26日

横浜地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁