

令和5年神審第15号

裁 決

引船A被引起重機船B送電線損傷事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

補 佐 人 2人

本件について、令和5年5月16日その管轄を広島地方海難審判所から当海難審判所に移転する指定があったので、当海難審判所は、理事官岸尾光一出席のうえ審理し、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 事件発生の日時時刻及び場所

令和4年5月7日13時49分半少し過ぎ

香川県荒神島西方沖合

2 船舶の要目

船種	船名	引船A	作業船C
総トン数		197トン	96トン
全長		36.02メートル	32.65メートル

機関の種類	ディーゼル機関	ディーゼル機関
出力	2,648キロワット	1,912キロワット
船種船名	起重機船B	
全長	85.00メートル	

### 3 事実の経過

Aは、船体中央やや前方に操舵室を配し、同室前部中央にZプロペラの操縦ハンドル、左舷側にGPSプロッター、レーダー、右舷側に電子海図システムをそれぞれ備えた鋼製引船で、a受審人ほか4人が乗り組み、船首2.6メートル船尾3.4メートルの喫水をもって、回航の目的で、作業責任者ほか作業員11人を乗せ、船首尾3.0メートルの等喫水となった非自航式起重機船Bを引き、さらにBの船側に、4人を乗せた喫水不詳の作業船Cを横抱きし、Aの船尾端からBの後端までの距離が約160メートル及びジブ前端の水面からの高さが約90メートルとなった引船列（以下「A引船列」という。）を構成し、令和4年5月7日02時00分兵庫県東播磨港を発し、岡山県宇野港に向かった。

ところで、Bは、船首部に前端までの長さが約113メートルの起伏式ジブを装備し、ジブには、前端部にフックを備えた2組の吊り索を備え、ジブの伏角が30度、同50度及び同70度における同前端の水面からの高さは、それぞれ約60メートル、約90メートル及び約112メートルであった。

また、宇野港南方沖にあたる荒神島の西端と岡山県犬戻鼻との1,485メートルの間の水道（以下「荒神島水道」という。）には、上方から順に地線、上線、中線及び下線と称される4本の送電線（以下「荒神島送電線」という。）が架設されていて、Aに備えている海図W137A及びW154に、荒神島送電線の存在を示す図式及び最

高水面からの高さ63メートルが記載され、a受審人は、A単船で荒神島水道を航行した経験を多数回有し、荒神島送電線の存在を知っていたものの、平素、Bをえい航する際、同船が事前に予定経路を計画して橋りょうや送電線などの障害物（以下「空中障害物」という。）の有無を調査し、空中障害物が存在する場合は、ジブの伏角を変更し、同前端の水面からの高さを調整していたことから、予定経路の同障害物の存在、最高水面からの高さ及びBのジブ前端の水面からの高さを調べたことがなく、東播磨港発航時のBのジブ前端の水面からの高さ及び荒神島送電線の最高水面からの高さを承知していなかった。

そして、a受審人は、同年4月下旬に行ったA船舶所有者との打合せで、Bが計画している東播磨港から宇野港に至る予定経路が、香川県豊島北方沖合を西行したのち、同島北西方沖合から、空中障害物が架設されていない同県直島北方沖合を西行して宇野港へ向かうものである旨聞いたものの、同経路は、漁船や釣り船が多数存在することが予想されること、及び一部可航幅が狭いことから、予定経路と異なる豊島北方沖合を西行したのち、同島北西方沖合から井島水道を南下し、直島南方沖合を西行して荒神島水道を北上する経路を予定し、同経路をA船舶所有者に知らせたことから、同船舶所有者からBに伝えられ、Bも承知しているものと考えて発航したものであった。

東播磨港を発航するに当たり、a受審人は、Bをえい航して荒神島水道を航行するのが初めてで、同船のジブ前端の水面からの高さや荒神島送電線の最高水面からの高さを承知していなかったが、A船舶所有者からBに荒神島水道を北上する経路を予定していることが伝えられ、同経路をBも承知しているものと思い込み、平素と同様にBが空中障害物の有無を調査し、同障害物が存在する場合は、Bがジブの伏角を変更し、同前端の水面からの高さを調整するので、荒神島水道を

北上して宇野港まで無難に航行できるものと思い、Bのジブ前端の水面からの高さを確認したり、海図に当たって荒神島送電線の最高水面からの高さを把握したりして、同送電線下を航行できることを確かめるなど、水路調査を十分に行わなかった。

a受審人は、豊島北方沖合を西行して同島北西方沖合に至り、一等航海士から引き継いで、船橋当直に就き、井島水道を南下して直島南方沖合を備讃瀬戸東航路に沿って西行し、同島西方沖合で宇野港に向けて北上を始め、13時37分少し過ぎ犬戻鼻灯標から147度（真方位、以下同じ。）1,260メートルの地点で、針路を荒神島水道中央付近に向く357度に定め、3.4ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

こうして、a受審人は、Bのジブ前端の水面からの高さが約90メートルの状態のまま、荒神島水道中央付近に向けて続航し、13時49分半少し過ぎ犬戻鼻灯標から071.5度670メートルの地点において、A引船列は、原針路、原速力のまま、Bのジブ前端部が荒神島送電線に接触した。

当時、天候は晴れで風力3の西風が吹き、潮候はほぼ高潮時に当たり、視界は良好であった。

その結果、A引船列は、Bのジブ前端部に擦過傷等を生じ、荒神島送電線は、上線の素線に破断等を、中線及び下線に擦過傷等をそれぞれ生じたが、のち修理され、香川県直島町の約3,100戸が13時49分ないし17時38分に停電を生じた。

（原因及び受審人の行為）

本件送電線損傷は、東播磨港を発航する際、水路調査が不十分で、荒神島西方沖合において、えい航していた起重機船のジブ前端部が荒神島

送電線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、Bをえい航して荒神島水道を北上する経路を予定し、東播磨港を発航する場合、同船をえい航して荒神島水道を航行するのが初めてで、Bのジブ前端の水面からの高さや荒神島送電線の最高水面からの高さを承知していなかったから、同船のジブ前端の水面からの高さを確認したり、海図に当たって同送電線の最高水面からの高さを把握したりして、荒神島送電線下を航行できることを確かめるなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、平素と同様にBが空中障害物の有無を調査し、同障害物が存在する場合は、同船がジブの伏角を変更し、ジブ前端の水面からの高さを調整するので、荒神島水道を北上して宇野港まで無難に航行できるものと思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、荒神島西方沖合において、Bのジブ前端の水面からの高さが荒神島送電線の水面からの高さを超えた状態で進行してジブ前端部が同送電線に接触する事態を招き、Bのジブ及び荒神島送電線それぞれ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1月17日

神戸地方海難審判所

審判長 審判官 池田博美

審判官 下條正昭

審判官 前田 昭 広