

令和5年長審第10号

裁 決

押船A被押バージB乗揚事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官川西篤史出席のうえ審理し、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4年1月5日10時15分

平戸瀬戸北口

2 船舶の要目

船種	船名	押船A	バージB
----	----	-----	------

総トン数	414トン
------	-------

全長	29.97メートル	107.88メートル
----	-----------	------------

機関の種類	ディーゼル機関
-------	---------

出 力 2,942キロワット

3 事実の経過

(1) Aの構造及び設備等

Aは、平成12年4月に進水し、ベッカーラダー2舵を備えた2機2軸の平甲板中央機関型鋼製押船で、上甲板上には、船体中央部船首寄りに最上層が操舵室、下層が船室等に区画された5層の甲板室を配し、操舵室には、前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台及びGPSプロッター、右舷側に機関遠隔操縦装置がそれぞれ設けられていた。

操縦性能は、海上公試運転成績表によれば、船首喫水4.70メートル船尾喫水4.75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175、速力約9.6ノットの状態から舵角4度をとったとき、90度及び180度回頭に要する時間が51.41秒及び47.95秒並びに91.63秒及び87.73秒であり、前後進試験では、機関回転数毎分200、速力10.57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及び最短停止距離が、29.95秒及び約60メートルであった。

また、Aは、平素、船体前部に全旋回型クレーン1基及びバウスラスターを備えた非自航式鋼製バージBの船尾凹部に船首部を嵌入し、その中央部両舷に装備する先端にゴム製フェンダーの付いた油圧ピン4本を押し出して同凹部の外板に圧着することで、Bの船首端からAの船尾端までの長さが115.20メートルの押船列（以下「A押船列」という。）を構成し、大分県津久見港と長崎県相浦港間等の石灰石運搬作業に従事していた。

ところで、Aは、令和3年12月29日関門港において抜錨する際に右舷機の始動ができず、来船した造船所技師によって点検が行

われ、同機始動弁の固着が判明したものの、予備品の手配に時間を要することから修理を見合わせ、左舷機1機で運航されており、速力及び舵効きが低下していた。

(2) a 受審人の経歴等

a 受審人は、高校卒業後、漁船に甲板員として乗り組み、昭和63年4月に現有免許を取得して船長職を執った後、X社に採用され、平成12年5月からAの船長職に就き、平戸瀬戸の航行経験が豊富であった。

(3) 平戸瀬戸

平戸瀬戸は、長崎県平戸島と九州本島間にある長さ約2海里の水道で、同瀬戸北口の中央部付近に位置する同県広瀬から浅礁が南西方に延び、同浅礁上に築造された導流堤（以下「広瀬導流堤」という。）を挟んで長崎県獅子駒埼間の西水道と同県牛ヶ首間の東水道に二分され、西水道は平戸瀬戸ほぼ中間部の長崎県南風埼付近と南北に直線上に通じ、東水道は牛ヶ首付近で屈曲して北東方に通じており、同県黒子島北東方沖合では、上げ潮流は北方へ流れ、最強流速は6.3ノット、下げ潮流は南方へ流れ、最強流速は5.2ノットであった。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか7人が乗り組み、船首5.50メートル船尾5.60メートルの喫水をもって、石灰石6,200トンを積載し、船首5.20メートル船尾5.55メートルの喫水となったBとA押船列を構成し、令和4年1月4日15時05分津久見港を発し、憩流時に平戸瀬戸を通過する計画で相浦港に向かった。

a 受審人は、翌5日09時20分津崎水道北方沖合で昇橋し、09時45分計画よりも1時間早く平戸瀬戸北口に達し、三等航海

士から船橋当直を引き継ぎ、09時48分僅か過ぎ二目照射灯から036度（真方位、以下同じ。）1,260メートルの地点で、針路を207度に定め、8.0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。

定針したとき、a受審人は、最強流速時から間もなく大潮期の強い北東流が残る状況下、速力及び舵効きが低下した状態で、憩流時を待たずに入航すると、潮流の影響を受けて操船が困難になるおそれがあったが、北東流最強時から約1時間経過したので、潮流の影響が限定的で無難に航行できるものと思い、潮流の影響の小さい安全な海域で漂泊するなど、憩流時を待たなかった。

こうして、a受審人は、09時50分半僅か過ぎ二目照射灯から044度670メートルの地点に達し、緩やかな左転を開始したところ、潮流の影響を受け始め、速力が6.0ノットに減じ、09時52分半僅か前二目照射灯から071度400メートルの地点で、左転を終えて181度の針路で、速力が減じながら続航し、10時05分半少し前二目照射灯から161度1,100メートルの地点に至ると、ほぼ行きあしを失い、潮流の影響を受けて操船が困難になり、反転して西水道を北上するつもりで、左回頭を始めたところ、針路が定まらないまま北東方に圧流され、10時15分二目照射灯から114度600メートルの地点において、A押船列は、船首が352度を向き、5.5ノットの速力となったとき、広瀬導流堤の南端部に乗り揚げ、これを乗り切った。

当時、天候は曇りで風力1の北東風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、付近には北方に向かう3.6ノット以上の潮流があり、視界は良好であった。

乗揚の結果、A押船列は、Bの船首部船底外板に凹損を伴う擦過

傷等を、広瀬導流堤は、南端部の基礎ブロックに固定位置からの偏位等をそれぞれ生じたが、のちにいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、平戸瀬戸北口付近において、最強流速時から間もなく大潮期の強い北東流が残る状況下、速力及び舵効きが低下した状態で、同瀬戸を通航する際、憩流時を待たなかったため、潮流の影響を受けて操船が困難となり、広瀬導流堤に向け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、平戸瀬戸北口付近において、最強流速時から間もなく大潮期の強い北東流が残る状況下、速力及び舵効きが低下した状態で、同瀬戸を通航する場合、憩流時を待たずに入航すると、潮流の影響を受けて操船が困難になるおそれがあったのだから、潮流の影響の小さい安全な海域で漂泊するなど、憩流時を待つべき注意義務があった。しかるに、同人は、北東流最強時から約1時間経過したので、潮流の影響が限定的で無難に航行できるものと思い、憩流時を待たなかった職務上の過失により、潮流の影響を受けて操船が困難となり、広瀬導流堤に向けて圧流され、同導流堤の南端部への乗揚を招き、船体及び広瀬導流堤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23日

長崎地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁