

令和6年横審第33号

裁 決
油送船B乗揚事件

受 審 人 a 1

職 名 B船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 B機関長

海技免許 四級海技士（機関）

本件について、当海難審判所は、理事官松村徹出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 を戒告する。

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6年1月11日12時20分

千葉港千葉第3区

2 船舶の要目

船 種 船 名 油送船B

総 ト ン 数 3, 6 3 8 トン

全 長 1 0 4 . 4 5 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 3, 3 0 9 キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Bは、航空機用ジェット燃料油の輸送に従事する船尾船橋型の油タンカーで、船橋前部中央に操舵スタンド、その左舷側に航海計器コンソール及びレーダー2台、同スタンドの右舷側に主機遠隔操作盤等を配した機関コンソールがそれぞれ装備されていた。

また、船尾楼甲板下にある機関室は、主要部が下段、中段及び上段に分かれ、下段の中央部に主機が据えられ、中段の左舷船首側から同船尾側にかけて主機燃料供給ポンプ、主機燃料油精密フィルター及び同油2次こし器、上段の左舷船首側から同船尾側にかけて機関監視室、A重油サービスタンク及びC重油サービスタンクがそれぞれ配置されていた。

(2) 燃料供給管系統等

燃料油は、A重油サービスタンク及びC重油サービスタンクから主機燃料油1次こし器（以下「1次こし器」という。）を經由し、主機燃料供給ポンプで吸引、加圧され、電気ヒーター、粘度制御装置、主機燃料油2次こし器及び主機燃料油精密フィルターを順次経る燃料供給管系統を通り、主機に供給されていた。

また、1次こし器は、整備が1か月に1回の間隔で行われ、直近の整備が令和5年12月19日であり、平素、燃料油を東京湾内で航行するときにA重油、同湾外で航行するときにC重油をそれぞれ使用し、同月27日からの千葉港及び三重県四日市港の往復で主に

C重油を使用して以降、東京湾内でA重油を使用していた。

(3) 出航準備作業及び主機試運転

出航準備作業は、平素、a 1 受審人が出航時刻の30分前から船橋で、一方、a 2 受審人が機関室でそれぞれ行い、出航時刻のおおよそ10分前に主機試運転を実施し、船橋の機関コンソール前で待機させている機関士とa 2 受審人とが船内指令装置を使いながら、主機の異状の有無を相互に確認し合い、異状がないと判断した後、操縦権を機関室から船橋へ切り替えていた。

(4) 千葉港千葉第3区北部の中央ふ頭等

中央ふ頭は、千葉港千葉第3区の千葉航路北方に位置し、同ふ頭北部の、同航路までの距離が約1,500メートルのところにI岸壁が所在していた。

また、I岸壁は、法線が230度（真方位、以下同じ。）、長さが約130メートル、対岸までの距離が約250メートルとなっていて、その前面水域の水深が7.8メートル、底質が泥であり、同岸壁の南西方の千葉航路に至るまでの海域には、岸線に沿って水深5メートル及び同2メートルの等深線が南西方向に延び、浅所（以下「南西浅所」という。）が拡張していた。

そして、a 1 受審人は、平素、I岸壁に左舷着けとする際には着岸前に右舷錨を投入してから着岸し、離岸する際には同錨を揚錨してから千葉航路に向かうようにしていた。

(5) 本件発生に至る経緯

Bは、a 1 受審人及びa 2 受審人ほか10人が乗り組み、空倉のまま、船首3.7メートル船尾4.8メートルの喫水をもって、令和6年1月11日11時30分千葉港丸紅シーバース灯から067度1,790メートルの地点のI岸壁で、船首を230度に向けて左

舷着けで係留し、発航に先立って出航準備作業に取り掛かった。

a 2 受審人は、11時45分機関室で試運転のために主機を起動したところ、主機回転数が不安定で振動（以下「ハンチング」という。）が発生したので、燃料油の供給量を調整した結果、同回転数が一時的に安定した。

このとき、a 2 受審人は、このままの状態では主機を運転し続けると、1次こし器に堆積していたスラッジによって燃料油の供給が阻害されて主機が停止するおそれがあったが、一時的にハンチングが収まったので主機を運転し続けても支障ないものと思い、主機の状態を船長に知らせて出航を延期するなど、安全確保の措置を十分に行わず、操縦権を機関室から船橋へ切り替えた。

こうして、a 1 受審人は、主機の状態を知らされないまま、平素と同様、切り替えられた操縦権により、11時47分出航操船を開始し、係留索を放した後、揚錨を始め、11時55分揚錨を終えて船首が215度を向き、機関を微速力前進にかけて0.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）に達したところ、1次こし器に堆積していたスラッジによって燃料油の供給が阻害され、11時56分主機が停止して運航不能となり、右舷錨を緊急投錨したものの、12時07分前進行きあしを制御できないまま折からの北風によって振れ回り、12時20分千葉港丸紅シーバース灯から068度1,560メートルの地点において、Bは、船首が330度を向いたとき、0.2ノットの速力で、南西浅所に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力2の北風が吹き、潮候は上げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船底外板に擦過傷を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、千葉港千葉第3区において、出航準備作業中、主機試運転でハンチングが発生した際、安全確保の措置が不十分で、1次こし器に堆積していたスラッジによって燃料油の供給が阻害され、主機が停止して運航不能となったことにより発生したものである。

a 2 受審人は、千葉港千葉第3区において、出航準備作業中、主機試運転でハンチングが発生した場合、主機の状態を船長に知らせて出航を延期するなど、安全確保の措置を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、一時的にハンチングが収まったので主機を運転し続けても支障ないものと思い、安全確保の措置を十分に行わなかった職務上の過失により、出航後、1次こし器に堆積していたスラッジによって燃料油の供給が阻害され、主機が停止して運航不能となって南西浅所への乗り揚げを招き、船体に損傷を生じさせるに至った。

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3号を適用して同人を戒告する。

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7年2月27日

横浜地方海難審判所

審判官 浅 野 活 人