

平成28年海審第6号

裁 決
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 三級海技士（航海）

本件について、海難審判所は、理事官覺前修出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の三級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

理 由

（海難の事実）

- 1 事件発生の年月日時刻及び場所
平成27年12月11日03時10分
和歌山県和歌山下津港
- 2 船舶の要目
船種 船名 貨物船A
総トン数 499トン
全 長 80.00メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 1,471キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

Aは、平成13年8月に進水し、バウスラストを装備した船尾船橋型のコンテナ専用船で、船首部両舷に1節の長さ25メートルの錨鎖9節をつないだ重量1,810キログラムのJIS型ストックレスアンカーをそれぞれ備え、五層の甲板室の最上層に操舵室を配し、上甲板の下方に機関室、船倉及びバラストタンクなどを設けた構造となっていた。

そして、操舵室には、中央に操舵装置が、その左舷側にレーダー2台及びGPSプロッターが、前面上方の壁に風向・風速計が、左舷後部にVHF無線電話（以下「VHF」という。）及びナブテックス受信機（以下「ナブテックス」という。）がそれぞれ設置されていた。

(2) 安全管理規程等

Aを運航管理するA社が定めた安全管理規程には、船長は気象・海象に関する情報の把握に努め、適時、運航の可否判断を行い、気象・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などが、同規程に基づく運航基準には、船長は航行中、周囲の気象・海象に関する情報を確認しなければならないことなどがそれぞれ規定されていた。

(3) 和歌山下津港の状況

和歌山下津港は、紀伊水道に面する西方に開口した港で、北から順に和歌山、海南、下津及び有田の各区があり、これらの区及び航路を除く港域内が外港となっており、外港は、底質が泥で錨かきがよく、東風のときは好錨地であるものの、南風ないし西風が強吹す

るときには、風と波浪による影響が大きくなり、海上保安庁刊行の瀬戸内海水路誌には、台風の中心が和歌山下津港の西方を通過するときは、南ないし南西風が強く、通過後は西風が強くなること及び地元では和歌山区内の大型船は大阪湾への避難を勧めている旨がそれぞれ記載されていた。

(4) 気象状況

アジア太平洋地上天気図によれば、平成27年12月10日21時中心気圧996ヘクトパスカルの低気圧が、九州南部西方沖を発達しながら東北東に進み、翌11日03時には四国中央部に達していた。

和歌山地方気象台は、同月10日10時17分和歌山市に雷、強風及び波浪の各注意報を発表し、同日夕方から翌11日昼前にかけて、海上で南東の風のち南西の風が最大風速毎秒23メートル（以下、風速については毎秒を省略する。）、波高が4メートルにそれぞれ達すると報じ、11日04時28分暴風警報に、05時21分暴風及び波浪の各警報にそれぞれ切り替えた。

また、高松地方気象台は、同月10日11時30分瀬戸内海及び四国沖北部に海上強風警報を発表し、発達中の低気圧が沖縄本島東方沖を東北東に毎時20キロメートルの速さで進み、瀬戸内海及び四国沖北部では南東又は南の風が次第に強まり、今後12時間以内に最大風速は20メートルに達する見込みと報じ、翌11日02時40分四国沖北部に海上暴風警報を発表し、南又は南西の風が強く、最大風速は25メートルに達すると報じた。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか4人が乗り組み、コンテナ44個を積載し、船首2.32メートル船尾4.08メートルの喫水をもって、平成

27年12月10日16時50分岡山県水島港を発し，和歌山下津港外港に向かった。

ところで，a受審人は，船橋当直を，00時から04時まで及び12時から16時までを二等航海士が，04時から08時まで及び16時から20時までを一等航海士が，08時から12時まで及び20時から24時までを自身がそれぞれ当たる，単独の4時間交替3直制としていた。

また，a受審人は，平素，気象・海象に関する情報をテレビ，携帯電話，VHF，ナブテックス等で入手しており，発航に先立ち，同情報を入手したところ，発達中の低気圧の接近により，和歌山市に強風及び波浪の各注意報が，瀬戸内海及び四国沖北部に海上強風警報がそれぞれ発表されていることを知った。

そして，平素，a受審人は，荒天時における錨泊では，双錨泊あるいは片舷の錨鎖を7節ないし8節伸出した単錨泊とした上で，4時間交替3直制の守錨当直を配置していたものの，港内での通常の状態における錨泊では，片舷の錨鎖を5節ほど伸出するのみで，同当直を配置していなかった。

発航後，a受審人は，出港操船に引き続いて船橋当直に当たり，下津井瀬戸を通過して備讃瀬戸東航路中央第1号灯浮標付近で同当直を一等航海士に委ねて降橋し，約30分の休息を挟んで再び昇橋して同航海士を補佐に就け，自ら操船指揮を執って備讃瀬戸東航路を東行した。

a受審人は，19時45分備讃瀬戸東航路東口を出航して鳴門海峡に向けて東行を続け，20時頃自身の当直時間帯となったので，そのまま船橋当直に就いて一等航海士を降橋させ，翌朝の和歌山下津港和歌山区（以下，港の名称に冠する「和歌山下津港」を省略す

る。)での揚荷役まで同区に隣接する外港で錨泊待機する予定としていたところ、その後、東風が風速12メートルないし15メートル、波高が2.0メートルないし2.5メートルとなり、風勢が強まって船体動揺が激しくなってきたことから、予定を変更して荒天避泊のため大阪湾に向かうこととし、21時40分鳴門海峡を通過した後、兵庫県沼島南方沖合を經由して紀伊水道を北上した。

a 受審人は、22時40分沼島灯台から084度（真方位、以下同じ。）4.5海里の地点に達し、友ヶ島水道の由良瀬戸まで約6海里となったとき、発達中の低気圧が接近して南風が強まり波浪が大きくなる状況であったが、北東風が風速5メートルないし8メートル、波高が1.5メートルないし2.0メートルとなり、風勢が弱まって船体動揺が小さくなってきたことから、既に低気圧が通過して今後風波が強まることはないものと思い、気圧変化や低気圧の位置を確かめるなど、気象情報の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、当初の予定に戻して和歌山区に隣接する外港で錨泊することとし、進路を変更して同外港に向けて東行した。

a 受審人は、レーダーにより海南区に隣接する和歌浦湾に十数隻の錨泊船がいることを認め、風力3の北東風と南からの波高約2メートルの波浪を受ける状況下、和歌山区に隣接する外港に至り、23時50分和歌山青岸北防波堤灯台（以下「北防波堤灯台」という。）から293度1,550メートルの地点で、水深15メートル底質泥の海底に左舷錨を投下し、錨鎖5節を水面まで伸出して錨泊を開始した。

a 受審人は、23時55分レーダーで船位を確認した後守錨当直を配置しないまま降橋し、翌11日00時30分頃再び昇橋して船位及び周囲の状況に変化がないことを確かめ、自室に戻った。

02時56分半Aは、四国中央部まで達した低気圧により、増勢した南風と波浪を受けて走錨を始め、その後船首を南南西方に向けた態勢で紀ノ川河口の護岸に向けて北北西方に圧流された。

a受審人は、自室で就寝中、03時08分頃携帯電話に自動転送された大阪湾海上交通センターからの船舶電話で目が覚め、同電話により走錨していないか確認するよう指示を受けて直ちに船橋に向かい、昇橋途中の階段で強い衝撃を感じ、03時10分北防波堤灯台から303度1.06海里の地点において、Aは、船首を西南西方に向け、1.1ノットの対地速力となったとき、船尾部が紀ノ川河口の護岸沿いに設置された消波ブロックに乗り揚げた。

当時、天候は雨で最大瞬間風速24メートルに達する風力8の南風が吹き、潮候は上げ潮の中央期で、波高約4メートルの波浪があり、04時40分に和歌山地方気象台では最大瞬間風速35.0メートルの南南西風を観測した。

乗揚の結果、船底外板に破口を生じて機関室及び船倉に浸水し、着底して護岸に打ち寄せられ、後に廃船処理された。また、a受審人ほか乗組員全員は、来援した海上保安庁のヘリコプターによって救出されたが、機関長及び一等機関士が、腰椎圧迫骨折、多発肋骨骨折等を負った。

(原因の考察)

本件は、夜間、和歌山市に強風及び波浪の各注意報並びに瀬戸内海及び四国沖北部に海上強風警報がそれぞれ発表された状況下、和歌山区に隣接する外港で錨泊中に四国中央部まで達した低気圧によって増勢した南風と波浪を受け、走錨して紀ノ川河口の護岸沿いに設置された消波ブロックに乗り揚げたものであるが、以下、その原因について検討する。

a 受審人は、和歌山下津港外港に向かう途中、風勢が強まって船体動揺が激しくなってきたことから、荒天避泊のため大阪湾に向けて紀伊水道を北上中、気圧変化や低気圧の位置を確かめるなど、気象情報の確認を十分に行っていたら、発達中の低気圧が接近して南風が強まり波浪が大きくなる状況であることを判断することができた。

また、当時、a 受審人は、和歌山地方気象台が海上で南東の風のち南西の風が最大風速 23メートルに達すると報じており、最大瞬間風速は最大風速の 1.5 倍程度になることからすると、最大瞬間風速が 35メートルに達することを予想することができた。

仮に、A が、和歌山区に隣接する外港で両舷の錨鎖を 9 節まで繰り出して双錨泊とし、機関及びバウスラストを使用するなどして船体の振れ回りを抑制すれば、走錨開始時の最大瞬間風速 24メートルに達する風力 8 の南風と波浪はしのぐことができたとしても、本件発生当日の 04 時 40 分に和歌山地方気象台が観測した、最大瞬間風速 35.0メートルの南寄りの風及び波浪を受けると、船体に働く風圧力等が錨及び錨鎖の把駐力を超え、機関及びバウスラストを使用するなどしても、走錨を防ぐことは困難であったと認められる。

付近の避泊地として、地形的には南風による影響が少ない和歌浦湾があるものの、同湾には既に十数隻の錨泊船がいたことからすると、大阪湾や播磨灘等で荒天避泊するのが相当といえ、a 受審人が、荒天避泊のため大阪湾に向けて紀伊水道を北上中、風勢が弱まって船体動揺が小さくなってきたことから、既に低気圧が通過して今後風波が強まることはないものと思われ、気象情報の確認を十分に行わなかったことは、本件発生の原因となる。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、紀伊水道において、発達中の低気圧の接近により、和歌山市に強風及び波浪の各注意報並びに瀬戸内海及び四国沖北部に海上強風警報が発表された状況下、予定を変更して荒天避泊のため大阪湾に向けて北上中、気象情報の確認が不十分で、当初の予定に戻して和歌山区に隣接する外港に向かい、同外港で錨泊中に増勢した南風と波浪を受け、紀ノ川河口の護岸に向けて走錨したことによって発生したものである。

a 受審人は、夜間、紀伊水道において、発達中の低気圧の接近により、和歌山市に強風及び波浪の各注意報並びに瀬戸内海及び四国沖北部に海上強風警報が発表された状況下、予定を変更して荒天避泊のため大阪湾に向けて北上する場合、和歌山市に強風及び波浪の各注意報が発表されているのを承知しており、北東風が吹いている状況であったから、気圧変化や低気圧の位置を確かめるなど、気象情報の確認を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、風勢が弱まって船体動揺が小さくなってきたことから、既に低気圧が通過して今後風波が強まることはないものと思い、気象情報の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、発達中の低気圧が接近して南風が強まり波浪が大きくなる状況に気付かず、当初の予定に戻して和歌山区に隣接する外港に向かい、同外港で錨泊中に増勢した南風と波浪を受け、紀ノ川河口の護岸に向けて走錨し、同護岸沿いに設置された消波ブロックに乗り揚げの事態を招き、船体に損傷を生じて廃船とさせ、乗組員2人を負傷させるに至った。

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三級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

平成30年10月24日

海難審判所

審判長 審判官 黒田拓幸

審判官 上田英夫

審判官 福島千太郎