

令和6年海審第3号

裁 決
貨物船A転覆事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 四級海技士（航海）
指定海難関係人 X社
代 表 者 代表取締役 x
業 種 名 内航海運業
補 佐 人 5人

本件について、海難審判所は、理事官甲斐繁利出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を懲戒しない。

理 由

（海難の事実）

- 1 事件発生 of 年月日時刻及び場所
令和4年7月31日12時13分少し前
山口県徳山下松港
- 2 船舶の要目
船 種 船 名 貨物船A

総トン数 749トン

全 長 91.35メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,838キロワット

3 事実の経過

(1) 船体構造等

ア 船体構造

Aは、平成20年9月に進水し、指定海難関係人X社が運航するハッチレス型全通一層甲板の船尾船橋型鋼製コンテナ専用船で、満載喫水が3.667メートル、載貨重量トン数が1,679.92トンであり、前後方向を示すベイが01番から23番まで、左右方向を示すロウが00番から04番まで、上下方向を示すティアが82番から88番までとし、20フィートコンテナ換算で最大210個のコンテナを積載することができた。

また、甲板下には、船首部から船尾部にかけて順に1番から5番の合計容量738.3立方メートルのバラストタンクが設けられ、1番、2番及び5番バラストタンクは左右舷に、3番及び4番バラストタンクは、左右舷と中央にそれぞれ区画され、バラスト水を注排水することにより、喫水や復原力を調整できた。

イ 復原性能を把握するための手段

Aでは、船長の為の復原性資料のほかに、船橋に設置されたパソコンには、復原性能を把握するためのソフトウェア（以下「ローディングシステム」という。）が導入され、a受審人は、コンテナの荷役計画、バラスト水等を手動で入力することで、喫水、載荷重量トン数、横メタセンタ高さ（以下「GM」という。）、船舶復原性規則による判定条件に適合しているかなどを判断して

いたものの、復原てこ（以下「G Z」という。）の状態は確認できなかった。

(2) 受審人の経歴

a 受審人は、内航コンテナ船の経験は約 3 年間で、A には通算で約 4 か月間の船長の経験があった。

(3) X 社の沿革

X 社は、昭和 48 年 6 月に設立され、内航海運業のほか、船舶代理店業及び集荷業務等を営んでおり、コンテナ専用船を約 30 隻運航し、A を船舶所有者であり、同社の株主である B 社から定期用船していた。

(4) コンテナ荷役の管理状況

X 社は、積地、揚地、積載重量、コンテナ種類等を考慮して、各コンテナの積載場所を指定した荷役計画を港毎に作成し、あらかじめ a 受審人及び港の荷役作業員等関係者に対し、電子メールで情報共有を行い、同受審人は、ローディングシステムを用いて、同計画で荷役したときの喫水や GM などの確認やバラスト水調整を行い、荷役計画に基づいて各港での荷役の監督を行っていた。

(5) 本件発生に至る経緯

A は、a 受審人ほか 5 人が乗り組み、20 フィートコンテナ 28 個及び 40 フィートコンテナ 65 個を載せ、船首 3.00 メートル船尾 3.64 メートルの喫水をもって、令和 4 年 7 月 30 日 19 時 15 分広島港を発し、翌 31 日 01 時 30 分徳山下松港で錨泊した後、10 時 10 分抜錨し、10 時 40 分同港晴海ふ頭 7 号岸壁に、船首を 205 度（真方位、以下同じ。）に向け、出船左舷着けで着岸した。

ところで、徳山下松港における荷役計画は、20 フィートコンテ

ナ7個を揚げ、同コンテナ20個を積み、合計で20フィートコンテナ41個及び40フィートコンテナ65個を積載した状態で出港する予定であった。

これより先、a受審人は、同月29日X社から情報共有された徳山下松港における荷役計画について、ローディングシステムを用い、同計画で荷役したときの喫水やGMなどを確認したところ、平素よりも積載量が多く、トップヘビーでGMが少ない状態と判断し、同日X社の担当者に対し、電話で荷役計画の修正を依頼した。

そして、荷役計画の修正を依頼されたX社の担当者は、ローディングシステムを活用せずに、コンテナの積載場所を修正し、19時00分頃積載数量や積載重量を変更しない荷役計画をa受審人等関係者に再送した。

a受審人は、再送された荷役計画でも依然トップヘビーでGMが平素より少ない状態が解消されていなかったことから、X社が同状態を承知したうえで運航するようにしたものと判断し、翌々31日08時00分頃満載喫水線を超えないように、2番及び3番各バラストタンクをそれぞれ満水、1番、4番及び5番各バラストタンクをそれぞれ空とするバラスト水調整を錨泊中に行い、同計画どおりに作業を終えたとき、船首2.99メートル、船尾4.32メートル、平均3.66メートルの喫水で、船首約1.5メートル、船尾約0.2メートルの乾舷となり、GM0.8メートルの状態とするつもりで、10時47分港の荷役作業員とともに荷役作業を開始し、自らは船橋で単独の荷役の監督に当たった。

a受審人は、荷役計画のとおり作業を進め、20フィートコンテナ7個を揚げ、同コンテナ20個を積んだのち、12時01分半少し過ぎ荷繰りのために一時陸揚げしていた重量7.8トンの40

フィートコンテナを最後に左舷船尾部のベイ 22 番、ロウ 02 番、ティア 86 番に積載したところ、Aは、過剰な積載により GZ が 0 となり、左舷船尾部甲板後端が海中に没し、同部から海水が甲板を越え侵入して、徐々に左舷側への傾斜が始まり、12 時 13 分少し前徳山下松港地ノ筏灯台から 164 度 1, 220 メートルの地点において、船首が 205 度を向いたまま、船首尾の係留索が破断するとともに左舷側に大傾斜して転覆した。

当時、天候は晴れで風力 2 の東南東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

その結果、間もなく沈没し、引き揚げられたのち廃船処理され、晴海ふ頭は防舷材及びガントリークレーンなどにそれぞれ損傷を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件転覆は、徳山下松港において、左舷着けで停泊中、コンテナを積み込む際、過剰な積載により GZ が 0 となり、左舷船尾部甲板後端が海中に没し、同部から海水が甲板を越え侵入して発生したものである。

a 受審人及び X 社の行為は、いずれも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 3 月 18 日

海難審判所

審判長 審判官 西 村 勇 二

審判官 横 井 幸 治

審判官大野浩は、差し支えにつき署名押印することができない。

審判長 審判官 西村 勇 二