

平成 19 年長審第 48 号

## 砂利運搬船栄丸送電線等損傷事件

言 渡 年 月 日 平成 19 年 12 月 20 日

審 判 庁 長崎地方海難審判庁（向山裕則，寺戸和夫，尾崎安則）

理 事 官 供田仁男

受 審 人 A

職 名 栄丸船長

海 技 免 許 四級海技士（航海）

指定海難関係人 B

職 名 栄丸二等機関士

指定海難関係人 C 社

代 表 者 代表取締役社長 D

業 種 名 海運業

補 佐 人 a（受審人 A，指定海難関係人 B 及び C 社選任）

損 害 栄丸・・・クレーンのジブに削剥傷及び曲損，ガントリーに折損及び曲損等

吉井平戸線・・・最下層 2 本に切断，両岸の鉄塔付き及び平戸側の隣接鉄塔付きの各碍子の破損等，平戸市周辺の約 3 万戸に停電

平戸大橋・・・下端部材溶接部にめくれ損等

原 因 栄丸・・・クレーンのジブを格納しなかったこと

海運業者・・・ジブを格納して出航する指導不徹底，空中障害物に関する安全教育不十分

### 主 文

本件送電線等損傷は，クレーンのジブを格納しなかったことによって発生したものである。海運業者が，ジブを格納して出航する指導を徹底せず，空中障害物に関する安全教育を十分に行っていなかったことは，本件発生の原因となる。

受審人 A の四級海技士（航海）の業務を 2 箇月停止する。

### 理 由

（海難の事実）

#### 1 事件発生年月日時刻及び場所

平成 19 年 7 月 19 日 08 時 47 分

長崎県平戸瀬戸

（北緯 33 度 21.4 分 東経 129 度 34.4 分）

#### 2 船舶の要目等

##### （1）要 目

船 種 船 名 砂利運搬船栄丸

総 ト ン 数 692 トン

全 長 81.0 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

(2) 設備及び性能等

栄丸は、平成7年3月に進水し、船尾部の上下に船橋楼及び機関室を配置した平甲板型鋼製貨物船兼砂利運搬船で、船体中央部に二重底及びサイドタンクに囲まれた長さ27.6メートル(m)幅11.9m深さ6.35m容積2,085立方メートルの貨物倉1個を設け、船体中心線上で船首端から後方12mのところの船首マストを、貨物倉前方で同マストから後方10mのところを回転中心としたクレーンを、及び船橋楼屋根に後部マストをそれぞれ備えていた。

4層からなる船橋楼の最上層の船橋は、長さ3.0m幅5.5mの四角形で、床面はキール上14.0mにあり、前面にガラス窓5枚を設け、同窓から0.9m離して長さ0.6m幅4.0m高さ約1mの操船用コンソール盤を配置し、同盤には、中央に操舵装置を、右側にレーダー及び機関操縦装置を、左側にレーダー及びGPSプロッター等をそれぞれ組み込み、同盤の後方床に同盤と同じ幅で長さ約1m高さ15センチメートル(cm)の敷板を置いていた。

前面ガラス窓は、縦64cm幅117cm又は76cm、床から窓下端までの高さが111cm、各窓間の枠幅が21cmとなっていた。

そして、栄丸は、クレーン付石材運搬船(以下「ガット船」という。)として、主として九州一円及び日本海沿岸の防波堤建設現場等で作業に従事していた。

(3) クレーン

クレーンは、ハウス、ジブ及びガントリー等から構成され、最大巻上荷重22トンの全旋回式ジブクレーンで、旋回、起伏及び巻上げが運転室において操作されるものであり、ハウスは長さ8.9m幅4.7m高さ2.7mの直方体で、動力装置となる830馬力のディーゼル機関並びに起伏及び巻上用ウインチ等を設けているほか前部の右側に運転室を、左側に燃料油タンクをそれぞれ配置し、甲板上0.8mをその下端としており、ジブはトラス構造をした長さ33.0m(ジブ本体の支持ピンから先端までの長さは35.5m)の四角形断面の構造物で、その上下面の幅は先端に向かって漸減し、支持ピンから約5mのところの幅2.4mとなっており、また、ガントリーはハウス屋根に設けられ、上端にジブ起伏用シーブを備え、側面の形状がA字型をした構造物で、前後方向の幅は2.4m及び甲板から上端までの高さは10.0mとなっていた。

性能等については、作業半径が11.2ないし21.6mで、それに対応するジブ仰角は75ないし55度となっており、ジブを上げた状態のまま動力装置を停止すると起伏用ブレーキが自動的にかかり、旋回については停止ボタンを押して旋回ブレーキをかける仕様となっていて、ジブの格納時には船橋楼前のジブレストに甲板と水平に置かれ、クレーン操作用の鋼索は起伏用が外径24ミリメートル(mm)巻上用が同40mmとなる索を使用しており、ジブを仰角75度から30度まで下降させるのに要する時間は約2分で、燃料油の補給(以下「補油」という。)は容量35立方メートルのクレーン専用燃料油タンク(以下「船体付タンク」という。)からハウス内の燃料油タンクに適宜移送されていた。

3 関係人の経歴等

(1) A受審人

A受審人は、平成4年8月現有免許を取得し、同12年11月C社に入社してガット船の船長職を執ることとなり、同19年7月17日から栄丸に船長として乗船していた。なお、平成14年1月から同16年10月まで栄丸に一等航海士兼船長としての乗船経験があった。

(2) B指定海難関係人

B指定海難関係人は、昭和46年乙種二等機関士免許取得ののち父親が所有する機帆船の機関長職を執り、同53年からガット船に移って機関長兼クレーン士として乗り組み、平成17年8月C社に入社し、同19年3月から栄丸に二等機関士として雇い入れされていたが主にクレーン士の職務に就いていた。

(3) 指定海難関係人C社

指定海難関係人C社（以下「C社」という。）は、砂利・砂・栗石・砕石の買付販売業、海運業、港湾浚渫及び埋立下請負業並びに各業に附帯する一切の事業を営むため、会長、社長及び副社長の役員3人を置き、陸上社員7人及び船員37人を雇用し、総トン数499ないし1,599トンのガット船5隻、押船及びクレーン付はしけ各1隻を所有するほか、ガット船1隻を用船して、総務、経理、営業、船舶管理及び船員配乗の各業務を行っていた。

主たる事業は、防波堤建設等における基礎部を築造するための捨石の輸送及び投入を請け負うことであった。

C社は、平成18年10月に安全管理規程を制定し、安全統括管理者に取締役副社長Eを、運航管理者にFをそれぞれ選任していた。

4 送電線等

(1) 平戸大橋

平戸大橋は、長崎県平戸市田平町と同県平戸島間の平戸瀬戸最狭部に架けられ、赤色塗装された吊橋で、長崎県道路公社によって管理され、橋塔間の長さが465.4m、橋桁高さが略最高高潮面上30.0mとなっており、同高さが海図W193に約30mと記載されていた。

(2) 平戸瀬戸に架かる送電線

九州電力株式会社（以下「九州電力」という。）の吉井平戸線と称される送電線（以下「吉井平戸線」という。）が、平戸大橋の約60m北方に同橋とほぼ平行して架けられており、田平町側から平戸島側に電圧66,000ボルトで送電されていた。

吉井平戸線は、外径16mmの鋼線2本を1組として垂直に3組（6本）の電線及びその上方に避雷線2本がそれぞれ3.5m間隔で張られ、両岸に699m離れて建てられた鉄塔の懸垂碍子（がいし）によって把持されており、両鉄塔間の中央が平戸瀬戸のほぼ中央となって、最大電気量通電（電線温度が摂氏90度）のとき、懸垂線を描く最下層電線の下端高さは略最高高潮面上28.3mで、海図W193に29mと、また平成18年8月14日千葉県旧江戸川で発生した引船海神被引クレーン付台船C/B601送電線損傷事件（以下「旧江戸川事件」という。）後、九州電力が同種事故防止喚起のため関係者に配布した、長崎県内の船舶航行海域に架かる送電線高さを図示したパンフレット（以下「パンフレット」という。）には26mとそれぞれ記載されており、本件発生時は略最高高潮面上32.2mであった。

鉄塔は、海面上約40mのところ立つ高さ約35mの構造物で、銀色に塗装されており、旧江戸川事件後、「電線注意」と記載した看板が両鉄塔に表示されていた。

5 C社の安全運航への取組

(1) 社内体制

C社は、一般的な船舶の運航に伴う事故のほか、積荷のとき、落石やその破片が当たること、クレーンハウスとコーミング間に挟まれること、また、揚荷のとき、伝馬船を降ろして係留作業中に係留索が切断して打たれることなどガット船特有の事故を防止するため、Dが主導して、E安全統括管理者が安全実施策を立案し、F運航管理者が各船に実行させる体制をとることを原則として安全運航を目指していた。

(2) 安全教育及び指導

D社長、E安全統括管理者及びF運航管理者は、出来る限り、長崎県相浦港や北九州諸港に寄港する船舶を訪船し、乗組員の休暇希望及び健康状態などについて面談するほか、会社の方針、主な出来事及び直近の事故例などを話題として船長以下乗組員に対し、安全運航及び事故防止上の指導を行っていた。

そして、C社は、毎年12月30日役員以下陸上社員及び船員の全員が参加し、E安全統括管理者が議長となって、表彰者の顕彰、配乗に関する説明、安全運航に関する説明、作業手順の変更事項の確認、健康衛生に関する情報の周知及び事前に各船から提出されている要望・懸案事項の検討などの議題について話し合う全体会議を開き、会社としての方針を示し、会社の現状を従業員に共有させ、もって事業の効率的な運用や発展を目指しており、同会議で、自社運航船、元請会社、用船者及び業界などからの情報を基に事故例を参考にして船員に対する安全指導も併せて行っていた。

さらに、C社は、安全教育及び指導として、前示のように、訪船の度に事故例などを議題として話し合うこと、及び全体会議で同時に全船員を対象にして指導を行うことのほか、元請会社の主催する安全研修に参加させていた。

また、重要な事項を周知する場合、E安全統括管理者が通達文書を作成し、各船に配布してその徹底を図り、細かい指示については、その都度、D、E安全統括管理者及びF運航管理者が電話やファックスで行っていた。

### (3) 安全管理規程

C社は、安全管理規程の提出が義務付けられるまで、安全運航に関する社内規程を定めておらず、その類の文書化されたものも作成していなかった。

経営トップであるDは、口頭で安全運航を最優先させることを表明していたものの、安全管理規程に定められている安全マネジメント態勢を運営するための第一歩となる安全方針を設定していなかったため、必然的にそれを具体化させる安全重点施策も策定していなかった。

E安全統括管理者は、Dから安全方針を設定するよう指示されていなかったこともあって、作業基準及び各種チェックリストなどを作成して実行させるなど、安全マネジメント態勢を運営する手順及び方法を確立しておらず、改善措置や安全教育を行った内容を記録していなかった。

したがって、C社は、役員、陸上社員及び船員が安全運航に努めていたところであるが、安全管理規程の目指すところの経営トップから現場まで一丸となった安全マネジメント態勢を十分に構築していなかった。

## 6 クレーンの取扱い

### (1) ジブの起伏の実態

栄丸は、一般的に積地で、満載喫水線まで積載するのを営業的な方針とされており、捨石等の満載時に生じるハッチコーミングを越える部分の荷ならし及びバケット摺動部のグリースアップ（以下「荷ならし等」という。）のために、積荷完了後にクレーンを使用する必要があるのに、早出しのため積荷完了直後に離岸して出航することが常態化していたので、出航してからもジブを立てた状態として、積荷完了後10ないし20分かけて荷ならし等を行ったのち格納することが多かった。また、積荷準備時間の節約のため、積地入航前にジブを立てることもあった。

前示以外の航行中には、必要がない限り、ジブは格納されていた。

### (2) ジブの起伏に関する指導

C社は、航行するときのジブの起伏について、クレーン自体の強度面での安全のため、及び後述する見張りの阻害を軽減するため、ジブを格納して出航するのがガット船の常識であるとの方針を示し、全体会議や訪船のときに口頭で格納するよう指導していた。しかし、同方針を示していたにもかかわらず、荷ならし等のために出航後もクレーンを使用することを容認し、出航時にジブの起伏確認をさせるためのチェックリストを作成していないなど、出航の際にジブを格納する指導を徹底していなかった。

### (3) 空中障害物に関する安全教育

C社は、ジブを格納しさえすれば大概の橋桁及び送電線の下を無難に通過できるとの認識で、各船に対してジブの仰角及び喫水から求めたその先端の水面上高さ（以下「エアドラフト」という。）と、潮位や基準面を加味した橋桁及び送電線の水面上高さとの差（以下「クリアランス」という。）をそれぞれ計算させるなど、空中障害物に対する危険意識を持たせる安全教育を十分に行っていなかった。

そして、C社は、運航船舶が送電線に接触した事例はなかったこともあって、旧江戸川事件後も九州電力の訪問を受けて配布されたパンフレットを、各船に送付して掲示するよう指示しただけであった。

### (4) ジブの起伏に関しての船内における指示と報告

B指定海難関係人は、積荷及び揚荷ともクレーン操作を1人で行い、荷ならし等が必要か否かを自ら判断して実行しており、日頃、積地出航時、クレーンを使用する場合にも船長に対して報告する習慣はなかった。

A受審人は、荷ならし等は積荷完了直後からクレーン士が判断して単独で行える作業であるので、日頃、同人にジブの起伏を指示することや、同人からの起伏の報告を受ける習慣もなく、前示のように会社から格納して航行するよう口頭で指導されていたものの、ジブの起伏についてクレーン士に任せており、会社の方針に反していたが、格納するまで10ないし20分と短時間であり、停泊時間を短縮できるので、この実情を会社に報告していなかった。

### (5) クレーンによる見張りへの影響

舵輪付近に立つ船橋当直者は、ジブを格納しているとき、水平線がガントリーを横切り、その上端が前面窓上縁に隠れており、ガントリー、その付属物及び船首マストによって構成される格子状部分が見張りを阻害し、その範囲は正船首方3.5度の水平範囲で、これを補うために左右に移動することや船首を振ることなどをして見張りを行い、また、ジブを立てているとき、船首付近の見え具合は前示の格子状部分にさらにジブの構造物が重なるだけで、見張りを阻害する範囲に変化はなく、同じように同死角を補う見張りを行うので、ジブの起伏によって見張りの方法にほとんど相違はなかった。

そして、船橋当直者は、ジブを立てた状態のとき、前示の見張り方法にほとんど相違がないことに加えて、眼高とジブ先端高さとが大きく違うこともあって、当直位置によっては、ジブを格納しないことに不安を実感できないこともあった。

## 7 事実の経過

### (1) 発生に至る経緯

栄丸は、A受審人、B指定海難関係人、一等航海士、機関長及び一等機関士が乗り組んで運航中のところ、平成19年7月17日長崎県田平港で砂を積み同県臼浦港で揚げる旨の航海指示をC社から受け、A受審人が他の乗組員に周知し、18日夕方平戸瀬戸北方の度島沖合で田平港入港時刻調整のため錨泊を始め、19日06時55分揚錨して同港に向かった。

A受審人は、平戸瀬戸北口を南下中、B指定海難関係人から荷役時間節約のため着岸前にジブを立てる旨の申出があり、これに同意したので、真正面にジブ構造物が立って目に入るようになったが、前示のとおり見張り方法に相違がなく、ジブが立っていることを気にすることなく同瀬戸を進行し、07時30分田平港に着岸して直ちに積荷を始め、B指定海難関係人がクレーンを運転して、08時15分砂400立方メートルの積荷を完了させた。

ところで、A受審人は、平戸瀬戸の通過経験が豊富で、平戸大橋及び吉井平戸線が一見して目立つ物体であってそれらの存在を十分に知っており、過去に、海図を見て平戸大橋及び吉井平戸線（以下「送電線等」という。）の高さがそれぞれ約30m及び29mであるから、ジブの長さ33mを唯一の基準とし、立てた状態で通過すれば接触することになると判断していた。

また、B指定海難関係人は、船橋当直者に海技免許受有が義務付けられる以前には船橋当直に就いた経験があり、一见して目立つ物体の送電線等の存在を十分に知っており、ジブを立てた状態では通過できないだろうと思っていた。

そして、両人は、兩岸の鉄塔に表示されている「電線注意」の看板の存在も知っていた。

積荷完了後、A受審人は、船体と岸壁間に掛けていた積荷海中落下防止シートの片付けをしてから直ちに船橋に上り、エアコンが掛かり窓及び両ウイングの引戸が閉鎖されている状況下、舵輪や機関操縦装置の近くに立ち、その位置から移動することなく出航操船及び指揮を執り、右舷前方約900mのところを送電線等をはっきり目にしたが、エアドラフト及びクリアランスを計算したことがなく、海図台に広げていた海図W193を見て送電線等の高さを再確認しないなど、空中障害物に対する危険意識が希薄になっていたばかりか、日頃、出航直後に行う荷ならし等のためジブを立てた状態で出航することが多く、B指定海難関係人にジブの起伏を任せていたことから、同人がジブを格納するであろうと思い、同人に格納するよう指示しなかった。

また、B指定海難関係人は、出航配置に就かず、積荷は満船でなくハッチコーミングより下にあったので、荷ならしは不要であり、バケットのグリースアップもできず、直ちにジブを格納できる状態であったものの、補油を行うこととして、バケットを貨物倉のほぼ中央となる積荷の上に置き、ジブを船首尾線とほぼ平行に後方へ向け巻上索を垂直として動力装置を停止し、旋回ブレーキをかけ、ジブの仰角が63度となった状態で、運転席から降り、右舷前方約900mのところを送電線等をはっきり目にしたが、空中障害物に対する危険意識が希薄になっていたばかりか、日頃、出航直後に行う荷ならし等のためジブを立てた状態で出航することが多く、A受審人からジブを格納するよう指示されなかったこともあって、補油終了のち格納することとし、直ちに格納しなかった。

そして、B指定海難関係人は、船体付タンク取出し口に専用ゴムホースを接続し、一方をハウス内の燃料油タンクの上蓋を開けて差し込み、移送ポンプ遠隔制御箱を手元に置いて、08時20分少し前補油を始めた。

こうして、栄丸は、船首3.0m船尾4.2mの喫水をもって、08時20分田平港西防波堤灯台（以下「西防波堤灯台」という。）から350度（真方位、以下同じ。）200mの、田平港物揚場にて140度に向首して左舷付けの状態から、臼浦港に向かうため、船橋にA受審人、船首に一等航海士、船尾に機関長及び一等機関士が出航部署に就き、全係留索を放ったのち、船尾錨を巻き揚げ、右舷錨鎖を巻き揚げ中、右舷錨に漁具が絡んでいたため、折からの強潮流によって後方に流されるのを防止するため船首から係留索1本を取り直し、竹竿などを用いて同漁具の除去作業を始めた。

このとき、A受審人の眼高は11.3m、ジブ先端のエアドラフトは37.5mであり、平戸大橋の水面上高さは30.9m、吉井平戸線最下端部の水面上高さは33.1mであったので、栄丸がこのままの状態ですれらの下を通過すれば、ジブと送電線等との接触は不可避となっていた。

08時23分B指定海難関係人は、船首部署に就いていた一等航海士と船橋とのマイクによる通話を聞いて、漁具の除去作業に手間取る状況であることを知り、同作業を手伝うため補油をそのままとして船首に赴き、その後補油中であることを失念してしまった。

08時25分A受審人は、漁具の除去作業のため船首に赴いたので、全員で同作業を行うこととなり、08時35分同作業を終え、再度出航することとして後方に向かって歩いていところ、ハウス内の燃料油タンクから燃料油（A重油）が噴き排水口より漏れているのに気づき、急いでハウスに上ってポンプを停止するとともに、全員で漏油の処理作業を行い、一段落したのち、当初の出航予定時刻から約20分遅延したので一刻も早く出航しようと海側の右舷側を歩いて船橋に戻った。

A受審人は、当初の出航時と同様、両ウイングの引戸などを閉鎖したまま、舵輪や機関操縦装置の近くに立ち、漏油した後悔の念や強い逆潮流に遭っていたことも加わって出航を急ぐ焦りを抱き、当初の出航時における空中障害物に対する危険意識がさらに希薄化し、ジブが立った状態であることを気に留めることなく、B指定海難関係人にジブを格納するよう指示することを思い付かず、08時41分一等航海士に船首索を放させ、離岸して西防波堤灯台を左方に見て南西進し、08時43分半同灯台から278度110mの地点で、平戸大橋のほぼ中央に向首する182度に針路を定め、機関を半速力前進にかけ、折からの北流に抗して5.5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。

A受審人以外の乗組員は、クレーン周りの甲板で拭き取りなど漏油の処理作業を続けていた。

定針したとき、A受審人は、自船の航行に支障となる船舶が周囲にいないことを確認し、前方約700mとなった送電線等とジブ先端が接触するおそれがある態勢で続航していたが、眼高とジブ先端高さとは大きく違うこともあって、ジブが立った状態であることを気に留めることがなく、そのおそれを実感できず、送電線等に向かって接近した。

B指定海難関係人等は、漏油の処理作業に専念していて、眼高とジブ先端高さとは大きく違うこともあって、ジブ先端が送電線等と接触するおそれがある態勢で進行していることを実感できなかった。

08時45分A受審人は、西防波堤灯台から207度260mの地点に至り、機関を全速力前進にかけその後徐々に増速し、同じ操船位置にて操船を続け、08時46分ごろ橋桁が前面窓上縁に隠れて見えなくなり、栄丸は、08時47分西防波堤灯台から192度655mの地点において、原針路のまま、8.0ノットの速力で、ジブ先端が吉井平戸線に接触し、その17秒後、西防波堤灯台から190度730mの地点において、同先端が平戸大橋のほぼ中央部に接触した。

当時、天候は曇で風力2の南西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、潮位は1.8mで、付近海域には約2ノットの北流があった。

吉井平戸線に接触したとき、一等航海士等は、漏油の拭き取り中で、バチバチと大きな音を聞いたので見上げて、同線がジブ先端に掛かったまま火花を発生しながら引かれたのち切断するのを目撃し、平戸大橋が迫っていたので慌てて船首方に逃げ、同橋との接触も目撃した。A受審人は、吉井平戸線に接触したことに気付かず、平戸大橋に接触したとき、

大きな振動を受けるとともに衝撃音を聞き、同橋との接触に気付いてクラッチを中立とし、そして会社に報告したのち、強潮流の状況では停船できないので平戸島川内湾に向かい投錨した。

(2) 本件の結果

栄丸は、クレーンのジブに削剥傷及び曲損、ガントリーに折損及び曲損等を生じた。

吉井平戸線は、最下層 2 本の切断、両岸の鉄塔付き及び平戸側の隣接鉄塔付きの各碍子の破損等を生じ、平戸市周辺の約 3 万戸に全面復旧まで約 13 時間を要する停電が発生した。

平戸大橋は、下端部材約 4m に溶接部のめくれ損等を生じ、約 4 時間の全面通行止めとなった。

前示のすべての損傷箇所は、のち、修理された。

(3) C社が再発防止のためにとった措置

C社は、本件が送電線等の物理的損傷ばかりでなく関係地域における社会生活に多大な影響を及ぼしたことを深く反省し、全陸上社員及び船員を 8 月 13 日及び同月 19 日の 2 日間に分けて招集して緊急安全大会を開き、再発防止のために意見交換を行い、今までとってきた安全運航の手法を改善したり新たに定めたりして安全管理規程の具体的施策を実行することを基本とし、次の再発防止措置をとった。

ア ジブを格納してから出航すること

イ 船長が、出航前にジブの格納を確認して記録すること

ウ 運航作業規定及び作業員心得を作成したこと

エ クレーン作業手順書、標語「ジブ収納確認」を船橋及びクレーン運転室に、また、補油作業の手順書及び社内クレーン合図法の説明図を必要場所にそれぞれ掲示したこと

オ 会社は、注意喚起事項の書類を配布したとき、及び安全教育を行ったとき、その内容を記録すること

カ 各船は、毎日 1 回全員参加のミーティングを開催し、注意喚起事項を周知するほか安全日誌を記載して月末に会社に提出するようにしたこと

キ 平成 19 年度年間安全目標を「接触・衝突事故の撲滅」と定め、同目標に向けて月間の安全目標を運航船舶が順番に制定することとし、安全意識の高揚を図ったこと

(本件発生に至る事由)

1 A受審人

(1) 日頃、出航直後に行う荷ならし等のためジブを立てた状態で出航することが多く、クレーン士にジブの起伏を任せていたこと

(2) エアドラフト及びクリアランスを計算したことがなかったこと

(3) 空中障害物に対する危険意識が希薄になっていたこと

(4) 海図やパンフレットで送電線等の高さを再確認しなかったこと

(5) 前方約 900m のところにはっきり見えていた送電線等の下を通過する予定で出航しようとした際、クレーン士にジブを格納するよう指示しなかったこと

2 B指定海難関係人

(1) 日頃、出航直後に行う荷ならし等のためジブを立てた状態で出航することが多かったこと

(2) 空中障害物に対する危険意識が希薄になっていたこと



- (3) 自らの判断でジブの起伏を行っていたこと
- (4) 前方約 900mのところにはっきり見えていた送電線等の下を通過する予定で出航しようとした際、ジブを格納しなかったこと
- (5) 補油中に漁具の除去作業の手伝いに赴き、補油中であることを失念したこと

### 3 C社

- (1) 安全マネジメント態勢を十分に構築していなかったこと
- (2) ジブを格納してから出航するのが常識であるとの方針を示していたが、出航直後の荷ならし等を容認したり、チェックリストを作成したりしていないなど、出航の際にジブを格納する指導を徹底していなかったこと
- (3) エアドラフト及びクリアランスを計算させるなど、空中障害物に対する危険意識を持たせる安全教育を十分に行っていなかったこと

### 4 その他

- (1) 舵輪近くに立つ船橋当直者にとって、ジブの起伏によって見張りの方法にほとんど相違がなかったこと
- (2) 全員で漁具の除去作業を行ったこと
- (3) 全員で漏油の処理作業を行ったこと
- (4) ジブを立てた状態において眼高とジブ先端高さが大きく違ったこと
- (5) 強い逆潮流に遭っていたこと

#### (原因の考察)

本件は、平戸瀬戸に架かる送電線等の下を、ジブを立てた状態で通過したことによって発生したものであり、以下原因について考察する。

#### 1 A受審人

A受審人が、前方約 900mのところにはっきり見えていた送電線等の下を通過する予定で出航しようとした際、B指定海難関係人にジブを格納するよう指示していれば、本件発生を防止できたものと認められる。

したがって、A受審人が、エアドラフト及びクリアランスを計算したことがなく、海図やパンフレットで送電線等の高さを再確認しないなど、空中障害物に対する危険意識が希薄になっていたばかりか、日頃、出航直後に行う荷ならし等のためジブを立てた状態で出航することが多く、B指定海難関係人にジブの起伏を任せていたことから、同人がジブを格納するであろうと思い、同人にジブを格納するよう指示しなかったことは、本件発生の原因となる。

#### 2 B指定海難関係人

B指定海難関係人が、前方約 900mのところにはっきり見えていた送電線等の下を通過する予定で出航しようとした際、ジブを格納していれば、本件発生を防止できたものと認められる。

したがって、B指定海難関係人が、空中障害物に対する危険意識が希薄になっていたばかりか、日頃、出航直後に行う荷ならし等のためジブを立てた状態で出航することが多く、自らの判断でジブの起伏を行っており、A受審人から格納するよう指示されなかったこともあって、ジブを格納しなかったことは、本件発生の原因となる。

B指定海難関係人が、補油中に漁具の除去作業の手伝いに赴き、補油中であることを失念したことは、漏油を生じさせ、全員がその処理作業に専念することを余儀なくさせるとともに、A受審人に漏油した後悔の念や出航を急ぐ焦りを抱かせ、空中障害物に対する危険意識

をさらに希薄化させた背景要因になったから、このような事態を防止するため、複数の業務を並行して行わないよう、是正されるべき事項である。

### 3 C社

C社が、荷ならし等を終えてから出航させることや、ジブの起伏確認のためにチェックリストを作成するなど、出航する際にジブを格納する指導を徹底していれば、本件発生を防止できたものと認められる。

したがって、C社が、ジブを格納してから出航するのが常識であるとの方針を示していたが、出航直後の荷ならし等を容認したり、チェックリストを作成したりしていないなど、出航の際にジブを格納する指導を徹底していなかったことは、本件発生の原因となる。

C社が、エアドラフト及びクリアランスの計算を行わせるなど、空中障害物に対する危険意識を持たせる安全教育を十分に行っていれば、本件発生を防止できたものと認められる。

したがって、C社が、エアドラフト及びクリアランスを計算させるなど、空中障害物に関する安全教育を十分に行っていなかったことは、本件発生の原因となる。

C社が、安全マネジメント態勢を十分に構築していなかったことは、ジブを格納して出航する指導を徹底していなかったこと、及び空中障害物に関する安全教育が十分でなかったことの背景要因となったものである。よって、事実の経過で述べたように、本件後に改善された点も見られるが、安全マネジメント態勢は、安全運航を維持するための根幹をなすものであるから、安全方針を明確にして安全重点施策を策定したうえ、空中障害物に関する安全教育を拡充するなど、同態勢の構築を一層図るよう、是正されるべき事項である。

### 4 その他

舵輪近くに立つ船橋当直者にとって、ジブの起伏によって見張りの方法にほとんど相違がなかったことは、同位置で出航操船に当たっていたA受審人が、送電線等の下を通過するに当たり、ジブが立った状態であることを気に留めなかった背景要因となったものであり、また、ジブを立てた状態において眼高とジブ先端高さが大きく違ったことは、A受審人は船橋に、また他の乗組員は甲板にそれぞれいたが、誰一人としてジブ先端の送電線等への接近模様を実感できなかったことの背景要因となったものである。しかしながら、両背景要因は、改善不可能な船舶の構造的な要素から派生したものであり、相当な因果関係はなく、原因とするまでもない。

出航する際、全員で漁具の除去及び漏油の処理各作業を行ったことは、出航の遅延を生じさせたばかりか、A受審人に漏油した後悔の念や、強い逆潮流に遭っていたことも加わって、出航を急ぐ焦りを抱かせ、空中障害物に対する危険意識をさらに希薄化させた背景要因となったものである。しかしながら、これらのことは、運航に伴って発生したやむを得ない事態であり、相当な因果関係はなく、原因とするまでもない。

#### (海難の原因)

本件送電線等損傷は、長崎県田平港で積荷を終えたのち、前方約 900mのところにはっきり見えていた送電線等の下を通過する予定で出航しようとした際、ジブを格納せず、立てた状態で進行したことによって発生したものである。

運航が適切でなかったのは、船長が、クレーン士にジブを格納するよう指示しなかったことと、クレーン士が、ジブを格納しなかったことによるものである。

海運業者が、ジブを格納して出航する指導を徹底せず、エアドラフト及びクリアランスを計算させるなど、空中障害物に関する安全教育を十分に行っていなかったことは、本件発生の原因

因となる。

(受審人等の所為)

A受審人は、長崎県田平港で積荷を終えたのち、前方約 900mのところにはっきり見えていた送電線等の下を通過する予定で出航しようとする場合、B指定海難関係人にジブを格納するよう指示すべき注意義務があった。しかるに、同受審人は、エアドラフト及びクリアランスを計算したことがなく、海図やパンフレットで送電線等の高さを再確認しないなど、空中障害物に対する危険意識が希薄になっていたばかりか、日頃、出航直後に行う荷ならし等のためジブを立てた状態で出航することが多く、B指定海難関係人にジブの起伏を任せていたことから、同人がジブを格納するであろうと思い、同人にジブを格納するよう指示しなかった職務上の過失により、ジブを立てた状態で送電線等の下を通過して送電線等との接触を招き、クレーンのジブに削剥傷及び曲損並びにガントリーに折損及び曲損等を、吉井平戸線の最下層2本に切断及び両岸の鉄塔等の各碍子に破損等を、平戸大橋の下端部材にめくれ損等をそれぞれ生じさせ、平戸市周辺約3万戸に停電及び平戸大橋に約4時間の全面通行止めを発生させるに至った。

以上のA受審人の所為に対しては、海難審判法第4条第2項の規定により、同法第5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2箇月停止する。

B指定海難関係人が、長崎県田平港で積荷を終えたのち、前方約 900mのところにはっきり見えていた送電線等の下を通過する予定で出航しようとする際、ジブを格納しなかったことは、本件発生の原因となる。

B指定海難関係人に対しては、本件後、C社が新たに定めた運航作業規定に沿って、出航前にジブを格納することを遵守して再発防止に努めていることから、勧告しない。

C社が、ジブを格納して出航する指導を徹底せず、エアドラフト及びクリアランスを計算させるなど、空中障害物に関する安全教育を十分に行っていなかったことは、いずれも本件発生の原因となる。

C社に対しては、本件後、新たに定めた運航作業規定中、ジブを格納してから出航すること、及び船長が出航前にジブの格納を確認して記録すること等を定め、それらを遵守させていることに徴し、勧告しないが、空中障害物に関する安全教育を十分に行い、再発防止に努めるよう要望する。

よって主文のとおり裁決する。