

令和2年函審第9号

裁 決

巡視船A岸壁衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 一級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A主任機関士

海技免許 二級海技士（機関）

本件について、当海難審判所は、理事官永本和寿出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の一級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人 a 2 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

令和元年5月16日13時39分少し過ぎ

北海道根室港

2 船舶の要目

船種 船名 巡視船A

総トン数 358トン
全 長 56.00メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出力 11,355キロワット

3 事実の経過

(1) 設備

Aは、平成23年4月に進水したアルミニウム合金製巡視船で、上甲板中央部に上層が操舵室、下層が公室などを区画した2層の甲板室を配し、操舵室前面中央に舵輪及びレピータコンパス、右舷側に電子海図を内蔵した警備救難情報表示装置、左舷側に機関操縦盤、同室中央右舷側に1号レーダー、左舷側に2号レーダーがそれぞれ装備されていた。

(2) 推進装置及び操舵モード

推進装置は、3機のディーゼル機関でそれぞれに連結された3機のウォータージェット推進装置を駆動し、機関操縦盤に設置された中央機、右舷機及び左舷機の各操縦レバーを、中立の位置から船首側に倒すと前進に、船尾側に倒すと後進にそれぞれ切り替わり、操縦レバーの目盛（以下「ノッチ」という。）の数値に応じた速力を調節するようになっていた。

また、操舵モードは、舵輪の動きに連動して水流の向きを変えるモード（以下「舵輪モード」という。）、舵輪モードの中央機を切って両舷機で前後進及び右舷機の水流的向きを左舷側に、左舷機の水流的向きを右舷側に設定し、両舷機の操縦レバーをそれぞれ適宜前後進に掛けて回頭などに使用するレバーモードがあり、同モード中、両舷機前進1ノッチ、同2ノッチ及び同3ノッチでの速力が、それぞれ約2ノット、約4ノット及び約7ノットであった。

(3) 根室港

根室港は、根室半島北岸中央部のノッカマップ埼の南西方約4.5海里に位置し、港口が、一般船舶が出入りする沖合の島防波堤北端と北副防波堤北端の間の北口と水深が浅いため小型船のみが利用する南防波堤南端と陸岸の間の南口になっていた。そして、北口と南口の間には弁天島があり、同島の北側及び東方には、それぞれ北北東方に延びる西防波堤及び中防波堤が築造され、西防波堤の東方となる対岸には岸壁法線315度（真方位、以下同じ。）長さ250メートルの北地区1・2号岸壁（以下「北地区岸壁」という。）が設けられていた。

(4) 北地区岸壁への着岸方法

平素、a1受審人は、根室港北方沖合から北口を南下し、西防波堤北端を右舷に見て航過したのち、北地区岸壁西方200メートル付近で左舵をとって約8.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で左回頭を開始し、同岸壁西方150メートル付近で左舷錨を投じて、錨鎖を伸出しながら約4.0ノットの速力で左回頭を続けたのち、航進目標となる同岸壁の北側から2番目の防舷材にほぼ向首したところで舵中央とし、操舵モードを舵輪モードからレバーモードに切り替え、北地区岸壁が船首から20メートルないし30メートルとなるところまで両舷機をそれぞれ適宜前後進に掛けて減速しながら2.0ノットないし3.0ノットの速力で接近し、更に同岸壁が船首から15メートルないし20メートルとなったところで両舷機を後進に掛け、前進行きあしを止めてバウラインをとり、左回頭して岸壁と並行となる態勢とし、その態勢を保ちながら着岸していた。

(5) a1受審人の経歴

（省略）

(6) a 2 受審人の経歴

(省略)

(7) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1、a 2 両受審人ほか20人が乗り組み、根室海峡しょう戒の任務に当たる目的で、船首2.5メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、令和元年5月14日09時40分根室港を発し、11時00分頃しょう戒海域に至って任務を開始し、翌々16日11時00分任務を終えて帰途に就いた。

a 1 受審人は、根室港北方沖合で入港部署を発令して同港に入航したのち、13時35分島防波堤北端の北方沖合約200メートルの地点に至り、航海長と交替して操船指揮を執り、操舵室配置として、航海長を操船指揮補佐、航海士を操舵、機関長を機関指揮、a 2 受審人を機関操縦盤及び主任通信士を船内指令器等にそれぞれ就かせ、警備救難情報表示装置後方の椅子に腰掛けて操船に当たり、根室港の北口を手動操舵により南下した。

a 1 受審人は、13時37分半根室港北副防波堤灯台（以下「北副防波堤灯台」という。）から163度370メートルの地点で、船首が145度を向き、9.1ノットの速力のとき、北地区岸壁西方200メートル付近となり、左舵一杯をとって左回頭を開始し、13時38分同岸壁西方150メートル付近となり、左舷錨を投じ、錨鎖を伸出しながら左回頭を続けた。

a 1 受審人は、13時38分半少し過ぎ北副防波堤灯台から145度500メートルの地点で、船首が051度を向き、2.6ノットの速力のとき、北地区岸壁西方50メートル付近となり、航進目標となる同岸壁の防舷材に向首したのち、舵中央として操舵モードを舵輪モードからレバーモードに切り替え、同岸壁に接近した。

13時39分僅か前 a 1 受審人は、北副防波堤灯台から143.5度500メートルの地点に達し、船首が043度を向き、2.1ノットの速力となったとき、同岸壁が船首から約20メートルとなり、機関を後進に掛けて前進行きあしを止めるため、両舷機を後進2ノッチにするつもりで機関操作を発令したところ、a 2 受審人からの復唱を明確に聞き取れなかったが、これまで支障なく着岸できており、平素と同じ着岸方法だったので、自身の意図どおりに機関操作が行われているものと思い、復唱を聞き直すなど、機関操作の確認を十分に行わなかった。

一方、a 2 受審人は、機関操作の発令が平素と異なる前進に聞こえたので疑問を感じたものの、北地区岸壁が至近となってそのことを進言する時間的余裕がなかったので、聞こえた機関操作の発令どおりに復唱を行い、両舷機を前進2ノッチに操作した。

こうして、a 1 受審人は、両舷機が前進に操作されていることに気付かないまま北地区岸壁に向首して進行中、前進行きあしが止まらず増速していることに気付き、直ちに両舷機の後進操作及び錨鎖止めを発令したものの、及ばず、13時39分少し過ぎ北副防波堤灯台から139度490メートルの地点において、Aは、船首が040度を向き、3.5ノットの速力となったとき、その船首部が、北地区岸壁に衝突した。

当時、天候は雨で、風力4の北東風が吹き、潮候はほぼ高潮時に当たり、視界は良好であった。

その結果、Aは、船首部外板に破口を伴う圧壊などを、北地区岸壁は、岸壁コーナー防舷材に破損及び車止め固定ボルトに曲損などをそれぞれ生じたが、のちにいずれも修理された。

(原因の考察)

a 2 受審人は、機関操縦盤の配置に就き、a 1 受審人からの機関操作の発令を受け、復唱して機関を操作していたものであるが、本件発生までの過程において、a 2 受審人が a 1 受審人の発令に対して進言しなかったことが、本件発生の原因となるかどうかについて検討する。

本件は、事実の経過で示したとおり、船首から岸壁まで 20 メートルとなったところで、機関操作の発令があり、その約 10 秒後に発生したもので、また、事実認定の根拠 4 に示した a 2 受審人に対する質問調書中の供述記載のとおり、本件発生の端緒となる a 1 受審人の機関操作の発令から、発令に対する復唱、機関操作及び発生までの過程において、a 2 受審人が a 1 受審人の機関操作の発令に対して進言する時間的余裕がなく、かつ、そのことができ得る状況にもなかつたものと認められる。

したがって、a 2 受審人が a 1 受審人の発令に対して進言しなかったことは、本件発生の原因とならない。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、根室港において、船首を北地区岸壁に向けて着岸操船中、前進行きあしを止めるための機関操作を発令した際、同操作の確認が不十分で、同岸壁に向首進行したことによって発生したものである。

a 1 受審人は、根室港において、船首を北地区岸壁に向けて着岸操船中、機関を後進に掛けて前進行きあしを止めるために機関操作を発令した場合、復唱を明確に聞き取れなかったのだから、復唱を聞き直すなど、機関操作の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、これまで支障なく着岸できており、平素と同じ着岸方法だったので、自身の意図どおりに機関操作が行われているものと思ひ、機関操作の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、両舷機が前進に操作されて

いることに気付かないまま、北地区岸壁に向首進行して衝突を招き、船体及び同岸壁にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上の a 1 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一級海技士（航海）の業務を 1 箇月停止する。

a 2 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 3 年 1 月 1 3 日

函館地方海難審判所

審判長 審判官 村 田 織 彦

審判官 覺 前 修

審判官 植 松 正