

令和3年函審第11号

裁 決
巡視船C岸壁衝突事件

受 審 人 c 1

職 名 C船長

海技免許 二級海技士（航海）

受 審 人 c 2

職 名 C機関長

海技免許 三級海技士（機関）（機関限定）

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c2を戒告する。

受審人c1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3年5月5日13時51分

北海道釧路港

2 船舶の要目

船種 船名 巡視船C

総 ト ン 数 179トン
全 長 43.00メートル
機 関 の 種 類 ディーゼル機関
出 力 6,913キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び構造

Cは、平成元年6月に進水した軽合金製巡視船で、船体中央部に2層の甲板室を設け、同室上層に配した操舵室には前部中央に操舵スタンド、左舷側に機関遠隔操縦盤、右舷側に電子海図を内蔵した警備救難情報表示装置、同装置後方にレーダーがそれぞれ装備され、同スタンド及び同操縦盤の後方並びに警備救難情報表示装置とレーダーの間にはそれぞれ椅子が備えられていた。

(2) 推進及び操舵の各装置

推進装置は、両舷に固定ピッチプロペラ及び中央にウォータージェット推進装置（以下「中機」という。）を有し、中機は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、同レバーの目盛（以下「ノッチ」という。）の数値に応じた速力を得ることができ、中機を単独で使用したときの前進1ノッチ、同2ノッチ、同3ノッチでの速力が、それぞれ約3ノット、約5.5ノット、約8ノットであった。

また、操舵装置は、各固定ピッチプロペラ後方に舵板が、中機には舵輪の動きに応じて放出流の向きを変えるノズルがそれぞれ装備されていた。

(3) 釧路港

釧路港は、北海道襟裳岬の北東方約80海里のところにある港で、釧路川河口に広がる東区、新釧路川以西に広がる西区及び外港か

らなり，東区の釧路川両岸には，北岸に東側岸壁，南岸に入舟岸壁，入舟A岸壁（以下「A岸壁」という。）及び入舟B岸壁とそれぞれ呼称される岸壁が築造され，南北両岸間の距離は約200メートルであった。

(4) c 1 受審人の経歴

（省略）

(5) c 2 受審人の経歴

（省略）

(6) A岸壁への左舷着け着岸方法

c 1 受審人は，釧路港の航路を通過した後，東側岸壁寄りにA岸壁正横付近まで東行して行きあしを止め，両舷機と舵を使ってその場で右回頭を行い，同岸壁に向首したところに両舷機を中立運転とし，中機を前進1ノッチに掛けて約3ノットの速力（対地速力，以下同じ。）で進行し，A岸壁が船首から約50メートルとなったところで，同機を中立運転として左舵一杯を取り，中機を後進1ノッチに掛け，放出流の作用によって前進行きあしを減じながら右回頭して同岸壁に接近し，船首索を取った後，中機を適宜使用して右回頭を続けて順次各索を取り，岸壁と平行となる態勢として着岸することとしていた。

(7) 本件発生に至る経緯

Cは，c 1，c 2 両受審人ほか13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2.3メートル船尾1.3メートルの喫水をもって，令和3年5月5日09時30分北海道根室港を発し，しょう戒海域に至って同任務を開始し，10時30分しょう戒の任務を終え，定期修理のために釧路港に向かった。

ところで，c 1 受審人は，根室港出港前，乗組員に同港で出船左

舷着けとする予定であること及び着岸時の操船要領を周知していた。

c 1 受審人は、11時40分北海道霧多布岬南方沖合で、主任航海士と交替して船橋当直に就き、13時30分釧路港東区南防波堤灯台（以下「釧路南灯台」という。）の西方沖合約700メートルの地点で、入港に備えて機関の後進試験を行い、13時35分A岸壁に出船左舷着けする予定で入港部署を発令した。

c 1 受審人は、レーダー及び警備救難情報表示装置を作動させ、航海士補を操舵に、c 2 受審人を機関操作に、通信長を見張りにそれぞれ就かせ、同表示装置後方の椅子に腰を掛けて操船指揮を執って釧路港の航路を東行し、13時49分半僅か前釧路南灯台から067.5度（真方位、以下同じ。）1,470メートルの地点で、針路をA岸壁に向く181度に定め、両舷機を中立運転として中機を前進1ノッチに掛け、3.0ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

c 1 受審人は、左舷ウイングに移動し、13時50分半僅か過ぎ釧路南灯台から071.5度1,430メートルの地点に達したとき、A岸壁が船首から40メートルとなり、減速しながら右回頭を始めるため、中機を中立運転として左舵一杯、同機後進1ノッチを発令し、航海士補及びc 2 受審人から左舵一杯、後進1ノッチの復唱をそれぞれ受けた。

c 1 受審人は、減速及び右回頭を始めないことから、外力の影響のため、平素に比べて機関の効きが悪いと考えて中機後進3ノッチを発令し、c 2 受審人から後進3ノッチの復唱を受けた。

一方、c 2 受審人は、中機後進1ノッチの発令を受けたとき、後進1ノッチと復唱したものの、誤って同機を前進1ノッチに操作

したが、岸壁に定期修理関係者の顔が見えたことから、翌日からの定期修理の工事内容を考えることに気を取られ、操縦レバーの位置を確かめるなど、機関操作の確認を十分に行わなかったため、このことに気付かず、続けて中機後進3ノッチの発令を受け、後進3ノッチと復唱したものの、同機を前進3ノッチに操作した。

こうして、c1受審人は、A岸壁に向かって進行し、13時51分僅か前急激に増速したことに異変を感じ、中機が前進3ノッチとなっていることに気付いて同機後進一杯を発令したものの、及ばず、13時51分釧路南灯台から073.5度1,420メートルの地点において、Cは、船首が158度を向き、4.0ノットの速力となったとき、その船首が同岸壁に衝突した。

当時、天候は曇りで風力3の東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期に当たり、視界は良好であった。

衝突の結果、Cは、船首外板に凹損、錨に曲損等を、A岸壁は、車止めに破損をそれぞれ生じたものの、後いずれも修理された。

(主張に対する判断)

理事官は、A岸壁に接近中、c2受審人が機関操作を誤った際、c1受審人が着岸時の安全措置を十分にとらなかった旨を主張するのでこのことについて検討する。

c1受審人は、事実の経過で示したとおり、船首から岸壁まで約40メートルとなったところで、c2受審人に対して中機後進1ノッチを発令して同機後進1ノッチとの復唱を受け、同人が誤って中機前進1ノッチに操作した後、減速及び右回頭し始めないことに気付いて同機後進3ノッチを発令したところ、c2受審人が中機後進3ノッチと復唱したものの、更に同機を前進3ノッチに操作した直後に衝突していることから、

時間的余裕がなく、安全措置をとり得る状況になかったものと認められる。

したがって、理事官の主張を採ることはできない。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、釧路港において、着岸操船中、船長の発令を受けて機関長が機関操作を行う際、同操作の確認が不十分で、A岸壁に向かって進行したことによって発生したものである。

c 2 受審人は、釧路港において、着岸操船中、船長の発令を受けて機関操作を行う場合、操縦レバーの位置を確かめるなど、機関操作の確認を十分に行うべき注意義務があった。ところが、c 2 受審人は、岸壁に定期修理関係者の顔が見えたことから、翌日からの定期修理の工事内容を考えることに気を取られ、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、同操作を誤ったことに気付かず、A岸壁に向かって進行して衝突を招き、船体及び岸壁それぞれに損傷を生じさせるに至った。

以上のc 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。

c 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4年1月6日

函館地方海難審判所

審判官 植 松 正