

令和3年函審第17号

裁 決

貨物船A巡視船B衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）（旧就業範囲）

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

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 を戒告する。

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2年3月30日16時47分

北海道小樽港

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

巡視船B

総トン数	499トン	250トン
全長	75.89メートル	56.00メートル
機関の種類	ディーゼル機関	ディーゼル機関
出力	735キロワット	5,148キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) Aの設備及び構造

Aは、平成30年12月に進水した全通二層甲板船尾船橋型の鋼製貨物船で、固定ピッチプロペラ及びバウスラスタを装備し、三層の甲板室の最上層に配された操舵室には、中央に操舵スタンド、同スタンド前方にGPSプロッター、左舷側にレーダー2台、右舷側に機関遠隔操縦装置及びバウスラスタ遠隔操縦装置をそれぞれ備え、操舵室前面から船首端までの距離は約63メートルであった。

#### (2) 小樽港

小樽港は、北海道西部に位置し、石狩湾の南岸、北海道高島岬の南側にある港で、同港北部の厩町岸壁から南南東方に延びる北防波堤と北海道平磯岬から北北西方に延びる南防波堤に続く島堤との間に可航幅約240メートルの港口を形成し、港域内は第1区、第2区及び第3区に分かれ、第1区には北から順に色内ふ頭、第3ふ頭、第2ふ頭及び港町ふ頭が築造されていて、第2ふ頭と港町ふ頭間の距離は約130メートルであった。

#### (3) a 1 受審人の経歴

(省略)

#### (4) a 2 受審人の経歴

(省略)

#### (5) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1、a 2両受審人ほか2人が乗り組み、空倉のまま、船首1.0メートル船尾3.0メートルの喫水をもって、令和2年3月30日16時42分秋田県秋田船川港に向け、小樽港第1区の港町ふ頭5号岸壁を入船左舷着けの状態から離岸した。

ところで、a 1受審人は、小樽港出航に当たり、第2ふ頭7号岸壁にBが係留中で、岸壁前の可航水域が狭められている状況であったものの、今までにも同じような狭い水域でその場回頭をして出航した経験があった上、ほとんど風の影響を感じなかったことから、離岸後、その場で右回頭して出航することとしたものであった。

a 1受審人は、a 2受審人及び二等航海士を船首に、機関長を船尾にそれぞれ配置し、自らは操舵スタンド後方に立って操船に当たり、機関、舵及びバウスラストを適宜使用して船尾を岸壁から離し、16時42分僅か過ぎ小樽港北副防波堤灯台（以下「小樽北灯台」という。）から263度（真方位、以下同じ。）1,560メートルの地点で、船首が239度を向き、0.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）となったとき、機関を中立運転とし、バウスラストを使用して前進しながら緩やかに右回頭を始めた。

a 1受審人は、16時45分少し過ぎ小樽北灯台から264度1,600メートルの地点に達し、船首が299度を向き、0.7ノットの速力となったとき、右舷船首方のBが船首から30メートルのところとなり、その後同船に向かって接近する状況を認めたが、このまま回頭を続けても船首がBをかわるものと思い、機関を後進に掛けるなど、操船を適切に行わなかった。

一方、a 2受審人は、離岸から船首配置に就き、右回頭中、Bに

向かって接近する状況を認め、16時46分半このままでは回頭しきれない旨を報告した。

こうして、a1受審人は、a2受審人からの報告を受けたものの、聞き取ることができないままBに向かって前進しながら緩やかに右回頭を続け、16時47分僅か前機関を後進に掛けたものの、及ばず、16時47分小樽北灯台から266.5度1,640メートルの地点において、Aは、船首が315度を向き、0.5ノットの速力となったとき、その船首がBの右舷船尾に、前方から70度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の南西風が吹き、潮候は上げ潮の末期に当たり、視界は良好であった。

また、Bは、平成10年5月に進水し、上甲板中央部に2層の甲板室を設け、上層に操舵室、下層に公室などをそれぞれ配した平甲板型鋼製巡視船で、船長bほか20人が乗り組み、船首2.6メートル船尾2.9メートルの喫水をもって、令和2年3月27日14時30分小樽港第1区第2ふ頭7号岸壁に船首を065度に向けて左舷着けで着岸し、越えて30日船首を065度に向けたまま係留中、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首外板に擦過傷を生じ、Bは、右舷船尾外板に凹損等を生じたものの、のち修理された。

(主張に対する判断)

理事官は、a2受審人が船首配置で離岸作業中、係留中のBとの接近状況を報告しなかったことも本件発生の原因であると主張するので、このことについて検討する。

a2受審人がBとの接近状況を船長に適宜報告していれば、本件発生

を回避できた可能性を否定できないものの、事実の経過で示したとおり、a 1 受審人が同船との接近状況を認識した上で操船している以上、a 2 受審人が衝突の30秒前までBとの接近状況を報告しなかったことを原因とするまでもない。

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)

本件衝突は、小樽港において、Aが、離岸操船中、同港第1区第2号ふ頭7号岸壁に係留中のBに向かって接近する状況を認めた際、操船が不適切で、同船に向かって前進しながら緩やかに右回頭を続けたことよって発生したものである。

a 1 受審人は、小樽港において、離岸操船中、同港第1区第2号ふ頭7号岸壁に係留中のBに向かって接近する状況を認めた場合、同船と衝突することのないよう、機関を後進に掛けるなど、操船を適切に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、このまま回頭を続けても船首がBをかわるものと思い、操船を適切に行わなかった職務上の過失により、係留中の同船に向かって前進しながら緩やかに右回頭を続けて衝突を招き、A及びB両船それぞれに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3号を適用して同人を戒告する。

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4年3月24日

函館地方海難審判所

審判官 植松 正