

令和3年函審第19号

裁 決  
貨物船A棧橋衝突事件

受 審 人 a  
職 名 A船長  
海技免許 三級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官西村勇二出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

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6月16日15時25分

函館湾北部

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 4,342トン

全 長 114.13メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 2,647キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 構造、設備及び操縦性能

Aは、平成7年11月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、その右舷側にレーダー2台、左舷側に機関制御盤、レーダーの前方にGPSプロッターを、両舷ウイングに主機の可変ピッチ、舵及びスラスターの各操作ダイヤルをそれぞれ備えていた。

海上公試運転成績書によると、船首3.23メートル船尾4.97メートルの喫水で機関を回転数毎分232にかけて13.71ノットの速力で進行中、全速力後進を発令して船体が停止するまでの所要時間が3分55秒最短停止距離が848メートルで、船首3.20メートル船尾4.97メートルの喫水で機関を回転数毎分240にかけて14.9ノットの速力で進行中、舵中央から舵角70度をとったときの90度回頭に要する時間が左旋回で1分9秒右旋回で1分11秒、縦距が左旋回で277メートル右旋回で282メートル、横距が左旋回で125メートル右旋回で120メートルであった。

#### (2) 太平洋セメントシーバース

太平洋セメントシーバース（以下「セメント栈橋」という。）は、函館湾北部、北海道北斗市の海岸から南東方に約2キロメートル延びる栈橋で、北東面に先端から第3バース及び第1バース、南西面に先端から第4バース及び第2バースがそれぞれ築造されていた。

#### (3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか10人が乗り組み、空倉のまま、船首5.58メートル船尾6.32メートルの喫水をもって、令和3年

6月16日14時45分セメント栈橋南方沖合の錨地を発し、同栈橋第1バースに向かった。

a 受審人は、入船左舷着けする予定で三等航海士を機関操作に、甲板部員を操舵にそれぞれ当たらせ、一等航海士及び甲板部員2人を船首に、二等航海士を船尾にそれぞれ配置して着栈操船に当たり、15時17分函館港外太平洋セメントシーバース灯（以下「シーバース灯」という。）から124度（真方位、以下同じ。）415メートルの地点で、針路を319度に定め、機関を極微速力前進として5.9ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、15時19分僅か前シーバース灯から083度125メートルの地点に至り、機関を中立運転として左舷ウイングに移動し、同ウイングに設置された主機の可変ピッチ、舵及びスラスターの各操作ダイヤルを使用して着栈操船を続け、15時20分シーバース灯から002度155メートルの地点で、機関を極微速力後進として徐々に減速しながら続航した。

a 受審人は、操舵室配置の三等航海士及び甲板部員を船尾の配置に移動させ、15時21分僅か過ぎシーバース灯から340度290メートルの地点に達し、4.1ノットの速力となって針路をセメント栈橋第1バースに向く299度に転じたとき、平素より過大な速力で同バースに向かう状況を認めたが、平素は機関を極微速力後進にかけて減速していたので、微速力後進まで上げれば速力を大きく低減できると思い、直ちに機関を大きく後進にかけるなど、減速措置を十分にとらず、機関を微速力後進として進行した。

a 受審人は、機関を微速力後進にかけたまま続航し、過大な速力でセメント栈橋第1バースが至近となり、右舷錨を投下し、右舵一

杯として機関を半速力後進としたものの、及ばず、15時25分シーバース灯から316度615メートルの地点において、Aは船首が310度を向き、2.7ノットの速力となったとき、その左舷後部が、同バースに設置された防衝板に衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の東風が吹き、潮候は上げ潮の初期であった。

衝突の結果、左舷船尾外板に凹損などを、セメント栈橋は、防衝板架台に曲損などをそれぞれ生じ、のちにいずれも修理された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件栈橋衝突は、函館湾北部において、セメント栈橋第1バースに着栈する際、減速措置が不十分で、速力が過大な状態で同栈橋に向かって進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、函館湾北部において、セメント栈橋第1バースに着栈する予定で同バースに接近中、平素より過大な速力でセメント栈橋第1バースに向かう状況を認めた場合、直ちに機関を大きく後進にかけるなど、減速措置を十分にとるべき注意義務があった。ところが、同人は、平素は機関を極微速力後進にかけて減速していたので、微速力後進まで上げれば速力を大きく低減できると思い、減速措置を十分にとらなかった職務上の過失により、過大な速力のままセメント栈橋第1バースに向かって進行して衝突を招き、船体及び同栈橋にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のa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。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年6月9日

函館地方海難審判所

審判官 大野 浩