

令和4年函審第13号

裁 決
貨物船A岸壁衝突事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 二級海技士（航海）
補 佐 人 1人

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 の二級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

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11月9日17時02分僅か前
北海道苫小牧港

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A
総 ト ン 数 15,781トン
全 長 167.00メートル
機関の種類 ディーゼル機関

出 力 19,125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17年12月に進水した可変ピッチプロペラ、バウスラスタースター及びスターンスラスタースターを備えた船首船橋型ロールオン・ロールオフ貨物船で、操舵室中央に操舵スタンドが、その右舷側に右から両スラスタースターの操作盤及び機関制御盤が、左舷側に右から1号レーダー、電子海図システム及び2号レーダーが、前方に電子海図システムの情報が重畳できる3号レーダーが、前面窓の上方に右から速力計、舵角指示器、傾斜計、風向風速計及び時計がそれぞれ備えられ、両舷のウイングは操舵室の一部として窓に囲まれ、それぞれ主機の操縦ダイヤル、バウスラスタースター及びスターンスラスタースターの操作ダイヤル並びに3号レーダーの画面が表示できるモニター（以下「モニター」という。）が設けられていた。

Aの速力は、港内速力表によると、機関回転数毎分97として極微速力前進が翼角6度で3ノット、微速力前進が翼角9度で6ノット、半速力前進が翼角13度で9ノット、港内全速力前進が翼角16度で12ノット、極微速力後進が翼角1度で2ノット、微速力後進が翼角4度で4ノット、半速力後進が翼角8度で6ノット、全速力後進が翼角13度で8ノットであった。

(2) 苫小牧港第2区本港地区

苫小牧港は、北海道南部の勇払平野を掘り込んで築造された掘込式港湾で、港内が港口付近から北方に延びる第2区と、これから分岐して東北東方に延びる第1区とに分かれていた。本港地区は第2区の北部にあり、西側に南から1号岸壁、2号岸壁、3号岸

壁の西ふ頭、北側に北ふ頭、東側に北から東ふ頭及び入船ふ頭に囲まれ、西ふ頭から入船ふ頭及び東ふ頭までの幅は、入口、港奥とも約450メートルであった。

(3) a 受審人の経歴

(省略)

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか13人が乗り組み、トレーラーシャーシ104台及び自動車61台を積載し、船首7.2メートル船尾7.7メートルの喫水をもって、令和3年11月9日16時55分宮城県仙台塩釜港仙台区に向け、苫小牧港西ふ頭3号岸壁を入船左舷着けの状態から離岸した。

a 受審人は、発航に先立ち、東南東風が強く吹く中、船橋配置の航海士から、風向、風速、速力及び機関の使用状況や、船首尾配置の航海士から岸壁までの距離などの報告（以下「航海士からの報告」という。）を行うよう指示しなかった。

発航にあたり、a 受審人は、タグボートの支援を受けて離岸することとし、右舷船首及び右舷船尾にそれぞれタグラインを取り、三等航海士をレーダー監視に、次席三等航海士を機関操作に、甲板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、二等航海士及び甲板部員1人を船尾にそれぞれ配置し、自ら左舷のウイングでバウスラスター及びスターンスラスターを操作し、係船索を放したのち、2隻のタグボートを右舷船尾60度の方向に引かせて離岸した。

a 受審人は、右舵一杯及び機関極微速力後進を令し、16時57分苫小牧港漁港区南防波堤灯台（以下「漁港南防波堤灯台」という。）から008度（真方位、以下同じ。）1,550メートルの

地点で、船首が332度を向き、1.6ノットの後進行きあし（対地速力、以下同じ。）で、タグボートに右舷船首を押させて左回頭を開始し、西ふ頭と入船ふ頭との間の3分の1ほど西ふ頭から離れたところで、機関を中立運転としたのち、左舵一杯として機関を前進にかけ、両ふ頭の間付近で行きあしを止め、回頭を続けて港口に向かうつもりで、船尾のタグボートを右舷船尾60度の方向に引かせていたことから、徐々に増速しながら後進した。

a受審人は、16時59分半僅か過ぎ西ふ頭と入船ふ頭との間の3分の1ほど西ふ頭から離れた漁港南防波堤灯台から016度1,420メートルの地点に至り、船首のタグラインを解放するよう指示したものの、機関を中立運転にすることを失念し、17時00分僅か過ぎ船首が278度を向き、4.0ノットの後進行きあしで、漁港南防波堤灯台から019度1,410メートルの地点に達し、両ふ頭の間付近で右舷船尾方の入船ふ頭まで160メートルとなり、その後同ふ頭に向かう状況であったが、船首のタグラインを解放する作業を見ることに気をとられ、モニターで入船ふ頭との接近状況を確認するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、船尾のタグボートを右舷正横の方向に引かせ、機関を極微速力後進にかけたまま、後進しながら回頭を続けた。

こうして、a受審人は、航海士からの報告がなく、自らも確認しなかったことから、依然、機関が後進にかかっていることにも、普段の機関操作より速力が過大になっていることにも気付かないまま後進しながら回頭を続け、17時01分左舵一杯を令したところ、三等航海士から依然機関が後進にかかっている旨の報

告を受け、機関を全速力前進にかけたものの、及ばず、17時02分僅か前漁港南防波堤灯台から028.5度1,570メートルの地点において、Aは船首が244度を向き、1.4ノットの後進行きあしになったとき、その船尾が入船ふ頭の岸壁に衝突した。

当時、天候は雨で風力6の東南東風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、北海道苫小牧市に暴風警報が発表されていた。

衝突の結果、船尾外板に凹損などを、入船ふ頭は、防衝壁などに損傷をそれぞれ生じたが、のちにいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、暴風警報が発表された苫小牧港において、発航に先立ち、航海士からの報告を行うよう指示しなかったばかりか、同港の岸壁を離岸して後進しながら回頭する際、船位の確認が不十分で、入船ふ頭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、暴風警報が発表された苫小牧港において、同港の岸壁を離岸して後進しながら回頭する場合、入船ふ頭との接近状況を把握できるよう、モニターで同ふ頭までの距離を確認するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、船首のタグラインを解放する作業を見ることに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、行きあしを止める予定の地点を越えて入船ふ頭に向かう状況に気付かずに後進しながら回頭を続けて同ふ頭への衝突を招き、船体及び入船ふ頭の岸壁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2号を適用して同人の二級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和5年3月2日

函館地方海難審判所

審判官 大野 浩