

令和4年函審第15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 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 事件発生の日時時刻及び場所

令和3年11月24日05時51分少し過ぎ  
北海道苫小牧港勇払ふ頭

2 船舶の要目

総 ト ン 数 10,626トン  
全 長 166.90メートル  
機関の種類 ディーゼル機関  
出 力 14,940キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、最上層に操舵室を配する3層の甲板室を上甲板前部に、乗用車、トレーラーシャーシ等の積載区画を同甲板下方に、ランプウェイを左舷側の船首、船尾各部にそれぞれ設け、公称推力約20トンのバウスラスト1基、同推力約10トンのスタンスラスト2基及び1機1軸の可変ピッチプロペラを装備する、平成29年6月に進水した鋼製ロールオン・ロールオフ貨物船で、北海道釧路港を經由するなどして京浜、苫小牧両港間の定期航路に僚船2隻と共に就航していた。

左舷側外板は、右舷側外板とは異なり、ランプウェイを装備する船首、船尾各部が凹状になっており、また、上方から三層目の積載区画を形成するB1甲板下方の外板は、船首、船尾各部に向かうに連れて緩やかに絞られる形状となっていた。

海上試運転成績書によれば、船首尾とも5.91メートルの喫水及び排水量11,791トンの状態において、約23ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で前進中に舵角35度とした場合の最大横距及び同縦距が、左回頭で612.9メートル及び550.0メートル、右回頭で692.6メートル及び583.8メートル、そして約22ノットの速力で前進中、後進を発令して船体が停止するまでの時間が4分6秒、同距離が1,495メートルであった。

(2) 苫小牧港及び勇払ふ頭

苫小牧港は、北海道南岸の太平洋に面した勇払平野を掘り込んで築造された堀込式港湾で、港内が第1区から第4区に区画され、第1区から第3区及び第4区西部を西港、第4区東部を東港と称していた。

西港は、西防波堤と東防波堤とで形成される港口（以下「西港港

口」という。) から港奥に向かう水域に東西方に伸びる苫小牧水路及び勇払水路が順に設けられ、港奥の南岸に西方から順に勇払ふ頭1号岸壁(以下、岸壁名の冠称「勇払ふ頭」を省略する。)から3号岸壁が、同東岸に南方から順に4号岸壁から6号岸壁がそれぞれ区画され、Aが入港する際には4号岸壁に係船していた。

4号岸壁は、法線方位155度(真方位、以下同じ。)法面長さ約600メートルの岸線の最南部に設けられた前面水深7.5メートルの係船施設で、法面には10メートル間隔で縦1.2メートル横2.1メートル厚さ0.6メートルの防舷材が固定ボルトで取り付けられていた。

Y海上交通安全協議会は、港内及び港界付近における船舶交通の安全を図るため、入出港する船舶に対し、スラスト装備船であっても強風下においては適当な馬力の曳船1隻以上を極力配備すること、総トン数6,000トン以上の船舶には極力水先人を乗船させること、ただし、ロールオン・ロールオフ貨物船など港湾事情を熟知している船舶については船長判断によることなどを定めていた。

### (3) 運航基準

Z社は、輸送の安全を確保することを目的とする安全管理規程を、また、同規程に基づき、A等の管理船舶に対し、航海の安全を確保することを目的とした運航基準をそれぞれ定めていた。

運航基準には、発航、航行及び入港をそれぞれ中止する際の風速、波高、視程等のほか、入港前に気象・海象を確かめ、当該港における風速が毎秒20メートル以上となることが見込まれる場合は入港を中止すること、当該風速値が指標であり船長が船型、喫水、積載貨物、堪航能力等を的確に判断して運航に当たることが示されていた。

(4) 操船計画

a 受審人は、4号岸壁に接岸するのに先立ち、次の操船方法を計画していた。

ア 平穏時

港奥東岸の西方約200メートル沖合で、各スラストを用いて右回頭を始め、岸壁法線と左舷側外板が15メートルないし20メートル隔てて平行になったところで回頭を終え、平行な船体姿勢を保ったまま0.3ノット以下の速力で岸壁に寄せる。

イ 強風時

港奥東岸の西方約300メートル沖合で、各スラストに加え、必要に応じて手配した曳船を用いて右回頭を始め、約50メートル隔てて平行になったところで回頭を終え、平行な船体姿勢を保ったまま0.3ノット以下の速力で岸壁に寄せる。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか11人が乗り組み、トレーラーシャーシ100台、コンテナ78個等約4,200トンを積載し、船首6.25メートル船尾7.25メートルの喫水をもって、令和3年11月22日21時20分京浜港東京第4区を発し、苫小牧港に向かった。

越えて24日未明a受審人は、入港操船に備えて昇橋し、04時55分苫小牧港西防波堤灯台（以下「西防波堤灯台」という。）の南南西4.5海里付近で、それまで船橋当直に当たっていた三等航海士を自身の補佐に、甲板手を手動操舵に当たらせて自身が操船指揮を執る態勢とし、速力を18.0ノットから14.5ノットに減じながら西港港口に向けて北上し、05時06分西防波堤灯台の南西2.1海里付近で、機関準備を令し、05時13分頃西港港口を通

過した。

a 受審人は、苫小牧水路に差し掛かったので、針路を右方に転じ、05時22分僅か前勇払信号所から241度1.59海里の地点で、針路を064度に定め、8.7ノットの速力で同水路を進行した。

これより先、23日15時30分頃 a 受審人は、苫小牧港入港時に風速毎秒15メートルの風が吹く旨の情報を入手したので、入港に備えて曳船1隻を手配した。

そして、23日19時29分室蘭地方気象台は、胆振・日高地方の海上で西の風が強まり、24日夕方まで最大風速が毎秒15メートルに達するとして強風注意報を発表した。

a 受審人は、05時25分入港部署を令して船首部及び船尾部に各2人、機関室に4人の乗組員をそれぞれ配置し、05時30分僅か前勇払信号所から233度820メートルの地点で、曳船B（総トン数192トン、最大曳航力61トン）を右舷船尾部に係止して針路を067度に転じ、減速しながら続航して港奥東岸の西方約1,000メートル沖合に至ったところで、操舵室前部中央付近から同部左舷側に移動し、遠隔操縦装置による操船に当たった。

a 受審人は、05時45分半僅か前、港奥東岸の西方約400メートル沖合となる、勇払信号所から073度1,810メートルの地点で、066度に向首して3.3ノットの速力で右回頭を開始したとき、計画した距離を隔てて回頭を終えないと、平行な船体姿勢を保てないまま岸壁に寄せるおそれがあったが、西港港口を通過した際の風が予想ほど強くなかったため、平穏時と同様な操船方法で支障ないと思い、曳船及び各スラストを活用するなど、強風を想定した船体姿勢及び速力の制御を適切に行うことなく、緩やかに回頭させた。

こうして、Aは、岸壁法線と概ね平行になって回頭を終えたものの、回頭中に強風に圧流され、計画した距離を隔てられないまま4号岸壁に著しく寄せられる状況となった。

a 受審人は、船尾配置の乗組員から報告を受けて当該状況を知り、直ちに各スラストの推力を最大とし、曳船に引かせたが、及ばず、05時51分少し過ぎ勇払信号所から075度1.19海里の地点において、Aは、155度に向首し、1.0ノットの速力で、左舷船尾部が4号岸壁の防舷材に衝突した。

当時、天候は晴れで風力5の西南西風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好で、日出時刻は06時35分であった。また、胆振・日高地方の海上に強風注意報が発表されていた。

衝突の結果、Aは、左舷船尾部外板に擦過傷を伴う破口を、4号岸壁は、防舷材固定ボルトの折損等がそれぞれ生じた。

#### (原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、夜間、苫小牧港において、強風が予想される状況下、平行接岸する予定で4号岸壁に寄せる際、強風を想定した船体姿勢及び速力の制御が不適切で、緩やかに回頭させて強風に圧流され、計画した距離を隔てないまま同岸壁に寄せたことによって発生したものである。

a 受審人は、夜間、苫小牧港において、強風が予想される状況下、平行接岸する予定で4号岸壁に寄せる場合、曳船及び各スラストを活用するなど、強風を想定した船体姿勢及び速力の制御を適切に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、西港港口を通過した際の風が予想ほど強くなかったため、平穏時と同様な操船方法で支障ないと思い、強風を想定した船体姿勢及び速力の制御を適切に行わなかった職務上の過失により、緩やかに回頭させて強風に圧流され、計画した距離を隔てない

まま 4 号岸壁に寄せて同岸壁と衝突する事態を招き、船体及び 4 号岸壁に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 5 年 6 月 2 0 日

函館地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人