

令和5年函審第4号(第1)

令和5年函審第5号(第2)

裁 決

(第1) 旅客船A岸壁衝突事件

(第2) 旅客船A岸壁衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 一級海技士(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併合審理し、次のとおり裁決する。

主 文

(第1)

受審人aを戒告する。

(第2)

受審人aを戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生年月日時刻及び場所

(第1)

令和4年11月13日21時52分少し前

北海道苫小牧港

(第2)

令和4年11月13日22時25分少し過ぎ

北海道苫小牧港

2 船舶の要目

船種 船名 旅客船A

総トン数 11,410トン

全長 190.00メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 29,160キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、最大搭載人員が旅客154人及び船員26人で、トラックを大型154台及び中型7台並びに乗用車を62台搭載できる、バウスラスタ2基、スタンスラスタ1基及び2機2軸の可変ピッチプロペラを装備する、平成13年6月に進水した全通二層甲板型の旅客船兼自動車航送船で、僚船3隻と茨城県大洗港と苫小牧港間を片道約18時間で往復する定期航路に就航しており、当該航路には、Aと僚船1隻が大洗港を01時45分及び苫小牧港を01時30分にそれぞれ発航する深夜便と、他の僚船2隻が大洗港を19時45分及び苫小牧港を18時45分にそれぞれ発航する夕方便が設けられていた。

操舵室は、その前面が船首端から約40メートル後方及び船尾端から約150メートル前方に位置し、同室前部には、中央部に操舵スタンド、右舷側に機関コンソール、左舷側にレーダー及びGPSプロッターを備えたほか、前面窓中央部上方に風向・風速計を、右舷側ウイングに各スラスタの遠隔操縦スタンドをそれぞれ装備して

いた。

海上試運転成績書によれば、船首尾6.03メートルの等喫水及び排水量が13,090トンの状態で、主機出力の負荷を4分の4として27.6ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で前進中、舵角35度とした場合の最大縦距及び旋回径が、左回頭で627メートル及び823メートル、右回頭で615メートル及び843メートルで、後進を発令して船体が停止するまでの所要時間が3分7秒、同距離が1,349メートルであった。

(2) a 受審人の経歴等

a 受審人は、約25年間旅客船兼自動車航送船に乗り組み、平成30年10月から夕方便に就航する船舶で船長職を執っていたところ、令和4年11月深夜便に就航するAに船長として初めて乗り組むこととなり、社内規則に従って同船で10日間の乗船研修を受講した後、自身が船長職を執って前示両港間を1往復した。

(3) 苫小牧港の状況等

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、苫小牧水路に面した造成地南岸には、港口の北北東1.3海里付近を南西端とする開発フェリーふ頭が設けられており、同端から順に開発フェリーふ頭1号岸壁（以下、岸壁名の冠称「開発フェリーふ頭」を省略する。）、2号岸壁及び3号岸壁が区画されていた。

A及び僚船は、平素であれば、1号岸壁に着岸し、旅客及び車両

の積み降ろしを終えて大洗港に向かうところ、定期航路に数回就航した後、前示岸壁の東方約2海里に位置する、勇払水路に面する造成地南岸に設けられた日之出・電気化学ふ頭2号岸壁（以下「日之出岸壁」という。）にシフトし、着岸待機した後、大洗港に向かうことがあった。

(4) 過去にシフトした際の操船方法

a 受審人は、夕方便に就航する船舶に乗り組んで1号岸壁から日之出岸壁へ5回シフトしたことがあり、その際、1号岸壁沖合で左回頭して苫小牧水路に沿って東行し、南北方向の幅が広がる中央南ふ頭北方沖合に至れば、再び左回頭して船尾を日之出岸壁沖合付近に向け、両舷主機を後進にかけて後退し、岸壁法線と右舷側外板が約20メートル隔てて平行になったところで、同岸壁に寄せて出船右舷着けで着岸していた。

(5) 1号岸壁離岸前の状況

a 受審人は、令和4年11月13日01時45分大洗港を発し、苫小牧港に向かう途上、同港において北寄りの強風が吹くことが予想される旨の情報を入手して引船1隻を手配した。

Aは、令和4年11月13日19時45分出船右舷着けで1号岸壁に着岸し、旅客及び車両を降ろして空船となり、1号岸壁を離岸したら日之出岸壁にシフトし、出船右舷着けで着岸して24時間待機することとなった。

(6) 本件発生に至る経緯

(第1)

Aは、a 受審人ほか21人が乗り組み、同人が操船指揮に、三等航海士が船長補佐に、甲板手が操舵にそれぞれ就き、一等航海士ほか3人が船首部に、二等航海士ほか3人が船尾部に配置され、着岸

待機する目的で、船首5.70メートル船尾6.40メートルの喫水をもって、令和4年11月13日21時30分1号岸壁を離れ、日之出岸壁に向かった。

a 受審人は、1号岸壁南方約300メートル沖合で左回頭を終えて船首尾各部の配置を解き、21時39分半僅か前苫小牧港西防波堤灯台から041度（真方位、以下同じ。）1.12海里の地点で、苫小牧水路に沿う065度の針路に定め、両舷主機を半速力前進にかけ、8.8ノットの速力で、引船1隻を並走させ、当て舵を適宜とって北寄りの風に抗しながら進行した。

a 受審人は、21時48分勇払信号所から231.5度910メートルの地点に達し、間もなく中央南ふ頭北方沖合に至って左回頭を始める状況となったとき、北寄りの風を受けると南方に圧流されて同ふ頭に著しく接近するおそれがあったが、南北に広い水域なので無難に回頭を終えられると思い、船首尾各部に乗組員を配置するなど、中央南ふ頭との距離を適切に把握する態勢としなかった。

こうして、a 受審人は、21時48分少し過ぎ勇払信号所から230.5度865メートルの地点で、左舵を令し、右舷主機を極微速力前進に、左舷主機を半速力後進に、各スラストを全速力左転にそれぞれかけて左回頭を開始したところ、北寄りの風を受けて圧流され、中央南ふ頭に著しく接近したが、このことに気付かないまま回頭を続け、21時52分少し前勇払信号所から216度800メートルの地点において、Aは、027度に向首したとき、右舷船尾部が中央南ふ頭西岸壁に衝突した。

当時、天候は晴れで風力5の北北西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好で、北海道苫小牧市には強風注意報が発表されていた。

衝突の結果、Aは、右舷船尾部外板に凹損等が生じ、中央南ふ頭西岸壁は、上部工コンクリート等が破損した。

(第2)

Aは、a受審人ほか21人が乗り組み、着岸待機する目的で、船首5.70メートル船尾6.40メートルの喫水をもって、令和4年11月13日21時30分1号岸壁を離れ、出船右舷着けする予定として日之出岸壁に向かう途上、中央南ふ頭北方沖合で左回頭していたところ、右舷船尾部が同ふ頭西岸壁に衝突したものの、a受審人が衝突したことに気付かずに回頭を続け、船尾が日之出岸壁沖合付近に向いたところで回頭を終えた。

a受審人は、22時04分僅か前勇払信号所から226.5度700メートルの地点で、船尾を日之出岸壁沖合に向け、両舷主機を半速力後進にかけ、1.7ノットの速力で、056度の方向に定めて後退を開始した。

a受審人は、22時12分頃勇払信号所の南方沖合に至り、一等航海士ほか3人を船首に、二等航海士ほか3人を船尾に配置させて日之出岸壁への着岸に備え、圧流状況を把握して船位を調整しながら後退を続けた。

a受審人は、22時22分僅か前勇払信号所から074.5度360メートルの地点で、245度に向首して0.8ノットの速力で後退中、平行距離が約30メートルとなった日之出岸壁に船尾スプリングラインを送って係船柱に係止した。

係船索に係止したとき、a受審人は、日之出岸壁の防舷材の配置や構造に照らし、過去に着岸したときと同様に、船体や岸壁が損傷しないよう、岸壁法線と右舷側外板が約20メートル隔てて平行になったところで、極低速力で北方に寄せることとしていたが、北寄

りの風が吹くので、強めに岸壁に寄せても支障ないと思い、一旦各スラストの推力を減じたうえで、係船索の巻き取り速度を調整しながら岸壁に寄せるなど、接岸速度の調整を適切に行うことなく、バウスラストを半速力に、スタンスラストを全速力にかけ、過大な推力で同岸壁に寄せた。

こうして、Aは、日之出岸壁に接岸した後も、過大な推力で寄せた勢いのまま同岸壁に押し付けられ、22時25分少し過ぎ勇払信号所から069度550メートルの地点に至って244度に向首したところ、防舷材に接した右舷側中央部を起点として船尾部が北方に振れ、勇払信号所から067度680メートルの地点において、防舷材と防舷材の間隙に入り込んだ右舷船尾部が日之出岸壁に衝突した。

当時、天候は晴れで風力5の北北西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好で、苫小牧市には強風注意報が発表されていた。

衝突の結果、Aは、右舷船尾部外板に擦過傷が生じ、日之出岸壁は、車止めが破損した。

(原因及び受審人の行為)

(第1)

本件岸壁衝突は、夜間、苫小牧港において、北寄りの風が吹く中、日之出岸壁にシフトする途上、中央南ふ頭沖合に至って左回頭を始める状況となった際、同ふ頭との距離を適切に把握する態勢としなかっ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、北寄りの風が吹く中、日之出岸壁にシフトする途上、中央南ふ頭沖合に至って左回頭を始める状況と

なった場合、同ふ頭への圧流状況を直ちに把握できるよう、船首尾各部に乗組員を配置するなど、中央南ふ頭との距離を適切に把握する態勢とすべき注意義務があった。しかるに、同人は、南北に広い水域なので無難に回頭を終えられると思い、中央南ふ頭との距離を適切に把握する態勢としなかった職務上の過失により、北寄りの風を受けて圧流され、中央南ふ頭に著しく接近していることに気付かないまま回頭して同ふ頭西岸壁に衝突する事態を招き、A及び同岸壁を損傷させるに至った。

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。

(第2)

本件岸壁衝突は、夜間、苫小牧港において、日之出岸壁に着岸する際、接岸速度の調整が不適切で、過大な推力で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、日之出岸壁に着岸する場合、船体や岸壁が損傷しないよう、一旦各スラストの推力を減じたうえで、係船索の巻き取り速度を調整しながら岸壁に寄せるなど、接岸速度の調整を適切に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、北寄りの風が吹くので、強めに岸壁に寄せても支障ないと思い、接岸速度の調整を適切に行わなかった職務上の過失により、過大な推力で寄せた勢いのまま船体が同岸壁に押し付けられて船尾部が北方に振れ、防舷材と防舷材の間隙に入り込んだ右舷船尾部が日之出岸壁に衝突する事態を招き、A及び同岸壁を損傷させるに至った。

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9月7日

函館地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人