

令和5年函審第8号

裁 決

旅客船A岸壁施設衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 一級海技士（航海）

補 佐 人 1名

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 の一級海技士（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4年11月13日20時22分半少し過ぎ

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 16,897トン

全 長 224.82メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 42,800キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、2機1軸の可変ピッチプロペラ及びバウスラスト2基のほか固定ピッチプロペラ旋回型のポッド推進器を装備し、タンクトップ上方に1甲板から8甲板までの各甲板を下方から順に設け、1甲板ないし3甲板をトレーラー158台及び乗用車65台が積載可能な車両区域とし、4甲板ないし6甲板に客室等を配置して旅客746人を収容できる旅客区域とする、平成16年6月に竣工した最大搭載人員806人の全通二層甲板型旅客船兼自動車渡船で、苫小牧、福井県敦賀両港間を片道約21時間で往復する定期航路に配船されていた。

操舵室は、7甲板船首側に設けた甲板室最前部に区画され、その前面が船首端から約37メートル後方に位置し、同室前部には、左方から順に操舵スタンド、主機及びバウスラスト遠隔操縦装置を組み込んだコンソールと、右方から順に1号レーダー、電子海図表示装置、2号レーダー及びVHF無線電話を組み込んだコンソールとが、操舵スタンドが船体中央に位置するよう一列に並べられたほか、電子海図上に船位等を表示する液晶モニターが、左右両舷に装備する主機及びバウスラストの遠隔操縦装置を組み込んだスタンド並びに前面窓下方のフロントテーブル中央付近に備え付けられていた。

海上試運転成績書によれば、船首6.12メートル船尾6.45メートルの喫水及び排水量15,356トンの状態において、主機出力100パーセント、翼角約32度、ポッド推進器の回転数毎分約170として前進中、得られた速力が約32ノット（対地速力、以下同じ。）、舵角35度の場合の最大縦距及び旋回径が、左回頭で

2,850メートル及び5,004メートル、右回頭で2,460メートル及び4,177メートル、後進を発令して船体が停止するまでの時間が3分42秒、同距離が1,731メートルで、舵効が得られる最小速力が0.5ノットであった。

(2) 苫小牧港

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。

東港は、東港地区中防波堤（以下、防波堤の名称については「東港地区」の冠称を省略する。）と東防波堤とで形成される港口から北東方に、最小幅約400メートル、長さ約3海里、水深14メートルないし17メートルの、掘り下げ水路（以下「東港水路」という。）が設けられ、同水路が導く港奥には、西岸に苫東ふ頭、東岸に周文ふ頭2号岸壁（以下「2号岸壁」という。）が築造されており、Aが入港する際には2号岸壁に入船右舷着けで係留していた。

東港水路は、水路南口の北東800メートル付近に設置された南方位標識のほか、水路側端に沿って緑色光を発する左舷標識及び赤色光を発する右舷標識が設置されていた。

(3) 2号岸壁

2号岸壁は、法線方位034度（真方位、以下同じ。）、法面長さ240メートル、前面水深12メートルの係船施設で、岸壁法面と着岸した船舶との間隔が約1.5メートルとなるよう防舷材が取り付けられていたほか、着岸した船舶の舷門に架ける人道橋がエプロン上に設けられていた。

人道橋は、旅客が乗下船する際に伸縮フレームを伸ばして先端を

着岸船舶の舷門に架ける昇降設備で、当該船舶の船側外板と接触することのないよう、着岸前には岸壁法面と並ぶ位置まで先端を引き込んでいた。

(4) 運航基準

X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、配船される港別に速力逡減方法が定められており、苫小牧港については、概ね以下のことが記載されていた。

ア 東防波堤3海里南方で機関用意及び港内全速力前進とする

イ 東防波堤航過時に港内半速力前進とする

ウ 2号岸壁から215度1,650メートルとなる、東港航路側端に設置されたNo10（旧名。現在名「No4」。）灯浮標（以下「4番灯浮標」という。）付近で港内微速力前進とする

(5) a 受審人の2号岸壁着岸状況等

a 受審人は、約17年間客船に乗り組み、令和2年にX社に入社し、一等航海士として約1年間乗船した後、Aあるいは僚船で船長職を執るようになり、苫小牧港入港の際には、2号岸壁沖合で停止できるよう速力逡減を適切に行うこと、速力の逡減に伴って風に圧流されるおそれがあること、同岸壁と平行な姿勢を保ったまま低速力で寄せることに留意して着岸していた。

そして、a 受審人は、船側外板を2号岸壁に平行に寄せて同外板平面部で接岸荷重を受ければ損傷することなく着岸できること、喫水線に向かうに連れて緩やかに絞られた形状の船首部を岸壁に寄せ

ると、同部上方の船側外板や舷縁がエプロン側に入り込んで人道橋に接触するおそれがあることを承知し、これまで20回入港して支障なく着岸していた。

(6) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか27人が乗り組み、旅客49人及び車両168台を乗せ、船首6.46メートル船尾7.22メートルの喫水をもって、令和4年11月12日23時55分敦賀港を発し、苫小牧港に向かった。

a受審人は、船橋当直を航海士、甲板手各1人による2人体制の変則2時間5直制とし、出港操船を終えて同当直を航海士に引き継いで降橋した。

a受審人は、最大風速が毎秒17メートルないし18メートルの北西風が苫小牧港で吹くことを把握し、翌13日12時00分から同時10分の間に行った副運航管理者代行との協議を経て引船1隻を手配した。

a受審人は、19時35分頃昇橋して船橋当直を一等航海士から引き継ぎ、操舵室前部中央付近に立って操船指揮を執り、同航海士を目視による、二等航海士をレーダーによる各見張りに、三席三等航海士を機関遠隔操作に、次席三等航海士を引船との連絡に、甲板手を手動操舵に当たらせる体制とし、19時51分東防波堤南西方約3.5海里沖合に至って機関用意を令した。

a受審人は、20時02分半少し前苫小牧港東港地区東防波堤灯台（以下「東防波堤灯台」という。）から316度255メートルの地点で、針路を058度に定め、主機の回転数毎分350、翼角11.3度、ポッド推進器の回転数毎分54とした港内半速力前進とし、12.2ノットの速力で、東港水路をこれに沿って進行した。

a 受審人は、20時10分僅か過ぎ、4番灯浮標が右舷船首方650メートル付近となる、苫小牧港北海道電力導標（前標）（以下「電力導標」という。）から238度1,385メートルの地点で、機関を港内微速力前進にかけて減速を始める状況となったとき、引船を係止しないまま減速すれば、北西風に抗しきれずに圧流され、船側外板を2号岸壁に平行に寄せることが困難となるおそれがあったが、前線が通過したので風が弱まると思い、引船を係止することなく、針路を同岸壁沖合に向首する043度に転じ、機関を港内微速力前進にかけて減速を始め、北西風に抗しながら続航した。

こうして、a 受審人は、2号岸壁沖合に至れば引船を係止して入船右舷着けする予定でいたところ、20時18分半少し過ぎ電力導標から015度750メートルの地点で、2.9ノットの速力となって進行中、北西風に抗しきれなくなり、急ぎ引船を呼び寄せて係止しようとしたものの、圧流されて叶わず、20時22分半少し過ぎ電力導標から027度1,000メートルの地点において、Aは、041度に向首し、1.7ノットの行きあしとなったとき、右舷船首部舷縁が、船側外板より先に岸壁に寄せられて人道橋に衝突した。

当時、天候は曇りで風力6の北西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好で、苫小牧市に強風注意報が発表されていた。

衝突の結果、Aは、船首部外板に擦過傷を伴う凹損を、2号岸壁は、人道橋の伸縮フレーム及びハンドレールの曲損等をそれぞれ生じた。

（原因及び受審人の行為）

本件岸壁施設衝突は、夜間、苫小牧港において、北西風に抗しながら

着岸予定の2号岸壁に向けて航行中、減速を始める状況となった際、引船に係止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、北西風に抗しながら着岸予定の2号岸壁に向けて航行中、減速を始める状況となった場合、引船に係止しないまま減速すれば、北西風に抗しきれずに圧流され、船側外板を同岸壁に平行に寄せることが困難となるおそれがあるから、2号岸壁と平行な姿勢を保ったまま低速力で寄せることができるよう、引船に係止すべき注意義務があった。しかるに、同人は、前線が通過したので風が弱まると思い、引船に係止しなかった職務上の過失により、北西風に抗しきれずに圧流され、右舷船首部舷縁が、船側外板より先に岸壁に寄せられて人道橋に衝突する事態を招き、船体及び人道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2号を適用して同人の一級海技士（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9月28日

函館地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人