

令和5年函審第6号(第1)

令和5年函審第7号(第2)

裁 決

(第1) 貨物船A 棧橋衝突事件

(第2) 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 の三級海技士(航海)の業務を1か月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生年月日時刻及び場所

(第1)

令和4年5月7日20時29分僅か前

函館湾北部

(第2)

令和4年5月9日11時04分僅か前

北海道函館港

2 船舶の要目

船種	船名	貨物船A
総トン数		8,568トン
全長		123.17メートル
機関の種類		ディーゼル機関
出力		3,883キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、平成10年3月に進水し、高知県須崎港、函館湾北部の太平洋セメント株式会社上磯工場上磯棧橋（以下「上磯棧橋」という。）等で積載した石灰石を京浜港、千葉港等に向けて輸送する、最大搭載人員が15人で、バウスラスト及び1機1軸の可変ピッチプロペラを備えた一層甲板船尾船橋型のセルフアンローダー付石灰石運搬船で、上甲板後部に設けた5層の甲板室の最上層に操舵室、甲板室前方の上甲板下に貨物倉1個、同倉内部及び上甲板上に荷役用コンベアが設けられていた。

操舵室は、その前面が船首端から約95メートル後方に位置し、同室前部には、中央付近に操舵スタンド、左舷側に機関コンソール、右舷側に電子海図情報表示装置及びレーダー2台を備え、前面窓中央部上方に速力計、風向・風速計、舵角指示器を装備していた。

また、両舷ウイングには、船速、船首方位等の各表示計を操作面に計装する可搬型の遠隔操作ユニットを置く架台が設けられ、操舵室のほかウイングでも可変ピッチプロペラの翼角（以下単に「翼

角」という。) 、舵及びバウスラストの操作が可能であった。

海上試運転成績表によれば、船首尾7.52メートルの等喫水及び排水量14,935トンの状態で、約13.6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同横距が左回頭で303メートル及び278メートル、右回頭で296メートル及び258メートル、約14.1ノットの速力で前進中に後進を発令した際の船体停止に要する時間が3分55秒、同距離が871メートルであった。

(2) a 受審人の経歴等

(省略)

(第1)

(3) 上磯栈橋の状況等

上磯栈橋は、北海道北斗市谷好の函館湾に臨む敷地に設けられたX社上磯工場から135度(真方位、以下同じ。)の方向に約2キロメートル海上に伸びる、スラグ等の受け入れ及び石灰石等の積み出しに用いられる私設専用栈橋で、南東端寄りの北面及び南面に3バース及び4バース(以下「4号栈橋」という。)が、前示両バースより陸岸寄りの北面及び南面に1バース及び2バースが設けられていた。

4号栈橋は、上磯栈橋南東端から452メートルまでの間を係船可能区域とする係留施設で、中央部に設けられた長さ66メートル幅15.5メートルの荷役ドルフィン、同ドルフィン両側に30メートルないし56メートルの間隔で設けられた着船及び係船の各ドルフィンで構成されており、a受審人は過去に4回ないし5回係留したことがあった。

(4) 4号栈橋着栈前の運航状況

Aは、京浜港川崎区で揚荷を終えて空船となり、石灰石を積載する目的で、令和4年5月1日17時00分同港を発し、4号栈橋に入船右舷着けする予定で函館湾に向かい、翌々3日14時55分上磯栈橋南東端延長部に設けられた函館港外太平洋セメントシーバース灯（以下「上磯栈橋灯台」という。）から155度1.24海里の地点に錨を投じ、着栈まで待機した。

(5) 速力逡減計画

a 受審人は、4号栈橋まで約1海里になれば減速を開始すること、同栈橋に差し掛かるまでに速力を1.5ノットとして左舷錨を投じること、栈橋法線と平行に20メートル隔てて停船すること、平行な姿勢を保ちながら極低速力で4号栈橋に寄せることなど、速力逡減並びに船体姿勢及び接舷速度の制御を適宜行うことを予め計画した。

(6) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか12人が乗り組み、同人が操船指揮に、三等航海士が主機及びバウスラストの操作に、甲板員が操舵にそれぞれ就き、一等航海士ほか2人が船首に、二等航海士ほか1人が船尾に配置され、空船のまま、船首3.94メートル船尾4.98メートルの喫水をもって、令和4年5月7日20時00分抜錨してシフトを開始し、4号栈橋に向けて函館湾を北上した。

a 受審人は、操舵室前部右舷側で操船指揮に当たり、20時11分半僅か過ぎ、4号栈橋まで約1海里となる、上磯栈橋灯台から136度1,500メートルの地点で、317度に向首し、4.4ノットの速力で航行していたとき、減速開始予定地点に達したが、減速することなく、緩やかに左方に偏位しながら北上を続けた。

a 受審人は、20時20分僅か過ぎ、4号栈橋まで約600メー

トルとなる、上磯棧橋灯台から151度370メートルの地点で、297度に向首し、4.8ノットの速力となって北上中、翼角を操作して減速を開始し、緩やかに右方に偏位しながら同棧橋に接近した。

減速を開始したとき、a受審人は、程なく4号棧橋に差し掛かる状況となっていたが、上磯棧橋灯台の灯火等を一見して意図した速力遡減ができているものと思い、速力計の表示を確かめたり、三等航海士に報告させたりするなど、速力の確認を十分に行わなかったため、計画を大幅に上回る速力であることに気付かないまま同棧橋に接近した。

こうして、a受審人は、更に減速することも、着棧操船を中断することもしないまま、左舷錨を投下して船首部から送ったスプリングライン1本を係止した状態で、4号棧橋沖合の停船予定地点を行き過ぎたので、急いで後進を令したところ船尾部が先に同棧橋に寄せられ、20時29分僅か前上磯棧橋灯台から314度270メートルの地点において、Aは、288度に向首し、1.1ノットの速力となったとき、船尾部が4号棧橋の荷役ドルフィンに衝突した。

当時、天候は雨で風力5の南風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視程は約1海里で、北海道北斗市には強風注意報が発表されていた。

Aは、荷役ドルフィン衝突後も前後進を繰り返し、更に同ドルフィンに衝突して20時29分半僅か過ぎに停止し、函館港港外に移動して21時30分に錨を投じた。

衝突の結果、Aは、船尾外板及び右舷後部船側外板の凹損等を、4号棧橋は、荷役ドルフィンのプラットフォームの曲損等をそれぞれ生じた。

(第2)

(3) 運航予定

Aは、4号栈橋に衝突した後、上磯栈橋灯台から171.5度1.4海里付近に投錨し、函館港港内の港町ふ頭A岸壁（以下「A岸壁」という。）で臨時検査を受けるため、受検まで当該錨地で待機することとなった。

(4) 港町ふ頭

函館港は、函館湾東部に位置する港湾で、同港中央部には、北防波堤南端と西防波堤北端との間を東方に延びる幅約300メートル長さ約750メートルの南航路が定められ、同航路東口の東北東方約950メートルとなる港町地区の造成地西岸に港町ふ頭が設けられ、同岸北側に港町ふ頭B岸壁が、隣接して同岸壁南側にA岸壁が区画されていた。

A岸壁は、法線方位が152度、長さが280メートル、前面水深が14.0メートル、係船能力が載貨重量5万トン型船舶1隻の北海道函館市が管理する施設で、a受審人は過去に1回着岸したことがあった。

(5) A岸壁への着岸操船

a受審人は、A岸壁へのシフトに先立ち、同岸壁まで120メートルとなる地点付近で右舷錨を投下すること、投錨したら錨鎖を適宜保持あるいは伸出しながら接近すること、岸壁法線と平行に約50メートル隔てて停船すること、及び、停船したら平行な姿勢を保ちながら極低速力で寄せてA岸壁に左舷着けすることを計画した。

(6) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか12人が乗り組み、同人が操船指揮及び遠隔操作ユニットを用いた機関等の操作に、三等航海士が船長補佐及び

船首尾各部との連絡に当たる体制とし、一等航海士ほか2人が船首に、二等航海士ほか2人が船尾に配置され、臨時検査を受検する目的で、船首3.94メートル船尾4.98メートルの喫水をもって、令和4年5月9日10時30分抜錨してシフトを開始し、A岸壁に向けて函館湾を東行した。

a 受審人は、左舷側ウイングに設置した遠隔操作ユニットの後方で操船指揮に当たり、10時44分少し前函館港北防波堤灯台（以下「北防波堤灯台」という。）から256.5度990メートルの地点で、針路を084度に定め、6.8ノットの速力で、南航路中央部に向かい、同ユニットによる手動操舵で進行した。

a 受審人は、南航路に入航し、10時48分北防波堤灯台から210.5度170メートルの地点で、減速を開始するとともに針路を調整しながら続航し、10時55分A岸壁沖合約380メートルとなる、北防波堤灯台から090度770メートルの地点に至って右転を開始した。

a 受審人は、右舷錨を投下して右転を続け、11時01分少し前A岸壁沖合約60メートルとなる、北防波堤灯台から085度1,080メートルの地点で、150度に向首し、1.0ノットの速力となって右転を終えた。

a 受審人は、11時01分半僅か前A岸壁沖合約35メートルとなる、北防波堤灯台から085度1,110メートルの地点に達したとき、162度に向首し、毎秒約50センチメートルの接舷速度で同岸壁に接近していたが、右転を終えた際、岸壁法線と平行になったので、あとは岸壁に寄せれば着岸したのも同然と思い、接近状況を目視により確かめたり、船首尾各部に配置した乗組員に報告させたりするなど、接舷速度及び船体姿勢の確認を十分に行わなかつ

たので、過大な接舷速度であることも、岸壁法線と船首方位が交差する態勢であることにも気付かなかった。

Aは、a受審人が懸念を抱くことなく船首配置の乗組員の様子を眺めるうちに、A岸壁に寄せられ、11時04分僅か前北防波堤灯台から086度1,150メートルの地点において、移動方向及び接舷速度が084度及び毎秒57センチメートルとなり、船首が162度を向いたとき、左舷後部が同岸壁の防舷材等に衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の西北西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、Aは、修理を要さない左舷後部船側外板の擦過傷を、A岸壁は、防舷材等の破損、車止めの傾斜をそれぞれ生じた。

(原因及び受審人の行為)

(第1)

本件栈橋衝突は、夜間、函館湾北部において、錨地から4号栈橋にシフトする途上、減速開始予定地点に達した際、減速しなかったばかりか、減速を開始した際、速力の確認が不十分で、計画を大幅に上回る速力で同栈橋に接近したことによって発生したものである。

a受審人は、夜間、函館湾北部において、錨地から4号栈橋にシフトする途上、減速を開始した場合、計画した船体姿勢及び接舷速度に制御できるよう、速力計の表示を確かめたり、三等航海士に報告させたりするなど、速力の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、上磯栈橋灯台の灯火等を一見して意図した速力逡減ができていたものと思い、速力の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、計画を大幅に上回る速力であることに気付かないまま4号栈橋に接近して衝突する事態を招き、A及び同栈橋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、函館港において、A 岸壁に着岸するため、同岸壁沖合に至った際、接舷速度及び船体姿勢の確認が不十分で、過大な接舷速度のまま岸壁法線と船首方位が交差する態勢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、函館港において、A 岸壁に着岸するため、同岸壁沖合に至った場合、計画したとおり、極低速力で平行な姿勢を保ちながら寄せることができるよう、接近状況を目視により確かめたり、船首尾各部に配置した乗組員に報告させたりするなど、接舷速度及び船体姿勢の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、右転を終えた際、岸壁法線と平行になったので、あとは岸壁に寄せれば着岸したのも同然と思い、接舷速度及び船体姿勢の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、過大な接舷速度であることも、岸壁法線と船首方位が交差する態勢であることにも気付かないまま A 岸壁に寄せて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 2 号を適用して同人の三級海技士（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 1 0 月 1 1 日

函館地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人