

令和5年函審第13号

裁 決  
貨物船A岸壁衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A二等航海士

海技免許 四級海技士（航海）（履歴限定）

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 1 を戒告する。

受審人 a 2 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5年3月1日01時39分半少し過ぎ

北海道室蘭港

2 船舶の要目

船種船名 貨物船A

総トン数 499トン  
全長 76.09メートル  
機関の種類 ディーゼル機関  
出力 1,323キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等

Aは、平成25年4月に進水した、3層の甲板室の最上層に操舵室を配し、甲板室前方の上甲板下に貨物倉1個を設け、バウスラスト及び1機1軸の固定ピッチプロペラを装備する、船首端から約60メートル後方に甲板室前面が位置する船尾船橋型の貨物船で、操舵室前部には、中央に操舵装置、右舷側に機関遠隔操縦装置、左舷側にレーダー2台及びGPSプロッターをそれぞれ備えたコンソールが設置されていた。

#### (2) 本件時の運航状況

Aは、室蘭港の日本製鉄ふ頭13号全天候岸壁（以下「13号岸壁」という。）に係船して鋼材1,600トンを積載することとなり、令和5年2月27日18時40分同港に設けられた西2号ふ頭3号岸壁（以下「3号岸壁」という。）に着岸し、13号岸壁へのシフトに備えて待機した。

#### (3) 13号岸壁の状況等

室蘭港は、北海道南西部の内浦湾東側に位置する、北西方に開いた港口から約4海里東方に湾入する商工業港で、港口付近に南外防波堤及び北外防波堤、港内中央部に南防波堤及び北防波堤が設けられており、大黒島西北西方から前示各防波堤が形成する各開口部を経由して東方の港奥付近に至る航路（以下「室蘭航路」という。）が設けられていた。

室蘭航路東方の前示港奥は、製鉄所が所在する南北両造成地（以下、個別には「南側造成地」及び「北側造成地」という。）に挟まれた、幅約500メートル奥行き約1海里の東西方に伸びる横長の水域で、南側造成地北西端の東方1,400メートル付近に13号岸壁が区画され、港奥東岸に設けられた室蘭港日本製鉄第2号導灯（前灯）及び同導灯（後灯）が示す079度（真方位、以下同じ。）の指導線が、13号岸壁等南側造成地北岸に区画された各岸壁に向かう船舶に進入針路を示していた。

(4) 針路法

3号岸壁は、南側造成地北西端の南西方1,300メートル付近に設けられており、a1受審人は、待機を終えて同岸壁を離れた後、北側造成地向首して約1,200メートル北上し、同造成地の手前400メートル付近で針路を右方に転じ、079度の指導線の約100メートル北側を同線と平行に東行して13号岸壁沖合に向かうこととした。

(5) a1受審人の経歴等

（省略）

(6) a2受審人の経歴等

（省略）

(7) 本件発生に至る経緯

Aは、a1、a2両受審人ほか3人が乗り組み、a1受審人が操船に当たり、一等航海士及びa2受審人が船首、機関長及び一等機関士が船尾にそれぞれ配置され、空船のまま、船首1.8メートル船尾3.5メートルの喫水をもって、令和5年3月1日01時30分3号岸壁を離れ、13号岸壁に向かった。

a1受審人は、慣れた水域であったうえ、視界が良好であったこ

とから、レーダーをスタンバイに、GPSプロッターを遠距離表示とし、01時32分半少し前室蘭港日本製鉄ふとう灯台（以下「ふとう灯台」という。）から230度900メートルの地点で、針路を028度に定め、7.9ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により進行した。

a1受審人は、定針して間もなく便意を催し、自身の休暇時に船長職を執る一等航海士を呼び出したものの昇橋しなかったため、職位を問わずに乗組員を呼び出したところ、a2受審人がこれに応じて昇橋したため、用便のため、同人に短時間操船を委ねることとし、01時33分ふとう灯台から235度750メートルの地点で、便所に行くことのみをa2受審人に告げて降橋した。

このとき、a1受審人は、転針予定地点まで約700メートルとなっていたが、a2受審人が船首配置に就いて港内事情を把握しているうえ、短時間なので状況を伝えるまでもないと思い、転針予定地点までの距離を伝えるなど、同受審人に対し、引き継ぎを適切に行わなかった。

一方、a2受審人は、操船を引き継ぐに当たり、やがて針路を右方に転じることを知っていたが、a1受審人が昇橋して針路を転じるまで保針すればよいと思い、転針予定地点までの距離を同人に問うたり、自身でGPSプロッターを操作したりするなど、船位の確認を十分に行うことなく操船に当たった。

こうして、a2受審人は、転針予定地点に至ったことにも、北側造成地に向首進行していることにも気付かないまま同じ針路で進行し、01時37分僅か前ふとう灯台から340度470メートルの地点で、北側造成地南岸を視認して機関を全速力後進にかけたものの、及ばず、01時39分半少し過ぎふとう灯台から353.5度

560メートルの地点において、Aは、050度に向首し、速力が1.5ノットになったとき、船首部が北側造成地南岸に区画された日本製鉄埠頭C護岸（以下「C岸壁」という。）に衝突した。

当時、天候は曇りで風力4の西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

a 1受審人は、衝撃を感じ、昇橋して事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは、球状船首に破口を伴う凹損を生じたが、仮修理施工後、臨時検査を受けて運航を再開し、C岸壁は、上縁部が損壊した。

#### （原因及び受審人の行為）

本件岸壁衝突は、夜間、室蘭港において、3号岸壁から13号岸壁に向かう際、船位の確認が不十分で、北側造成地に向首進行したことによって発生したものである。

運航が適切でなかったのは、船長が、用便のため、二等航海士に短時間操船を委ねて降橋する際、同航海士に対し、引き継ぎを適切に行わなかったことと、二等航海士が、操船を引き継ぐ際、船位の確認を十分に行わなかったことによるものである。

a 1受審人は、夜間、室蘭港において、3号岸壁から13号岸壁に向かって航行中、用便のため、二等航海士に短時間操船を委ねて降橋する場合、北側造成地手前で転針できるよう、転針予定地点までの距離を伝えるなど、同航海士に対し、引き継ぎを適切に行うべき注意義務があった。しかるに、同受審人は、二等航海士が船首配置に就いて港内事情を把握しているうえ、短時間なので状況を伝えるまでもないと思い、同航海士に対し、引き継ぎを適切に行わなかった職務上の過失により、北側造成地に向首進行して同造成地南岸に区画されたC岸壁に衝突する事態

を招き、船体及び同岸壁を損傷させるに至った。

以上の a 1 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。

a 2 受審人は、夜間、室蘭港において、3 号岸壁から 1 3 号岸壁に向かって航行中、船長から操船を引き継ぐ場合、やがて針路を右方に転じることを知っていたのだから、転針予定地点までの距離を船長に問うたり、自身で GPS プロッターを操作したりするなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同受審人は、船長が昇橋して針路を転じるまで保針すればよいと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、同地点に至ったことにも、北側造成地に向首進行していることにも気付かないまま同じ針路で進行して同造成地南岸に区画された C 岸壁に衝突する事態を招き、船体及び同岸壁を損傷させるに至った。

以上の a 2 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 1 2 月 1 9 日

函館地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人