

令和5年函審第14号

裁 決

貨物船A貨物船B衝突事件

受 審 人 b

職 名 B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b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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和5年3月9日19時51分半僅か過ぎ

北海道苫小牧港

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 16,053トン

全 長 167.00メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 19,125キロワット

船種船名 貨物船B
総トン数 12,265トン
全長 179.94メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出力 15,930キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

ア A

Aは、平成23年11月に進水し、トレーラー約150台及び乗用車約900台が搭載可能な、全通二層甲板を有する船首船橋型ロールオン・ロールオフ貨物船で、名古屋、宮城県仙台塩釜、青森県八戸及び苫小牧各港間の車両輸送に従事していた。

イ B

Bは、平成31年2月に竣工した、1機1軸の可変ピッチプロペラのほか、船首尾の各推力が約21トンとなるようバウスラスタ1機及びスタンスラスタ2機を装備し、12メートルシャーシ181台、乗用車115台、旅客12人を搭載できる、最大載貨重量が7,100トンの、全通二層甲板を有する船首・船橋楼付ロールオン・ロールオフ貨物船で、僚船3隻と共に苫小牧、茨城県常陸那珂両港間を片道約21時間で往復する定期航路に配船されていた。

操舵室は、船橋楼上方の航海船橋甲板に設けられた、同室と張り出しウイングとを一体化した全閉囲型船橋の前部に区画されており、船首端から操舵室前面まで約16メートルで、中央部に操舵スタンド、その左方にエンジンコンソール、右方にレーダー2台及び電子海図情報表示装置、前面窓上方に風向風速計が設置さ

れていた。

ウイングは、船側外板から約1メートル張り出して視界を広げていたほか、右舷ウイングに遠隔操縦装置を備え、操舵室のほか同ウイングから主機関、舵及び各スラストを操作することができた。

海上公試運転成績書によれば、港内全速力前進中に舵角35度とした場合の最大縦距及び同横距が左回頭で約450メートル及び約615メートル、右回頭で約420メートル及び約525メートル、並びに航海全速力前進中の最短停止距離が約1,180メートル、同所要時間が2分59秒であった。

(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おり、第2区には、西防波堤と東防波堤で形成する港口（以下「西港港口」という。）北方の港奥に、北ふ頭、入船ふ頭及び東ふ頭並びに西ふ頭により北及び東西三方が囲まれて南方に開口する幅約400メートル奥行き約900メートルの縦長の水域（以下「西ふ頭泊地」という。）が形成されていた。

西ふ頭は、西ふ頭1号から同3号の各岸壁（以下、岸壁の名称については「西ふ頭」の冠称を省略する。）が南から順に区画された総延長約710メートル、前面水深9メートル、法線方位336度（真方位、以下同じ。）及び載貨重量1万トン級船舶を各岸壁に係船できる港湾施設で、Bが入港する際は2号岸壁に出船右舷着けししていた。

(3) 苫小牧港におけるb受審人の操船実績等

b受審人は、（一部省略）船長職を執るようになって2号岸壁に3回ないし4回着岸していた。

引船の配備基準については、X社が定めた運航基準に示されていなかったものの、Y協議会が、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引船1隻以上を極力配備することなどを定めていた。

そして、b受審人は、講師役の船長から風速が毎秒10メートルを超えるようであれば引船を配備するよう教えられ、船長職を執って間がないこともあり、前示風速を引船の配備基準としたほか、3号岸壁沖合で左回頭する際は、風向に応じて回頭開始地点を変えるなどして強風下での操船に備えていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、船長aほか10人が乗り組み、3号岸壁に入船左舷着けして揚荷役及び積荷役を終え、トレーラー80台及び乗用車19台を搭載し、船首7.20メートル船尾7.90メートルの喫水をもって、令和5年3月9日22時10分に離岸して八戸港に向かう予定で、当該岸壁に係船して待機した。

こうして、Aは、乗組員2人が甲板当直に当たり、336度に向首して3号岸壁に係船中、19時51分半僅か過ぎ苫小牧港漁港区南防波堤灯台（以下「南防波堤灯台」という。）から011度1,450メートルの地点において、同船の右舷船尾部にBの右舷船首部が前方から34度の角度で衝突した。

当時、天候は雨で風力7の南南東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、北海道苫小牧市に強風注意報が発表されており、視界は良好であった。

また、Bは、b受審人ほか12人が乗り組み、旅客4人及び乗用車170台を搭載し、船首尾6.65メートルの等喫水をもって、3月8日23時10分常陸那珂港を発し、2号岸壁に着岸する予定で、苫小牧港に向かった。

b受審人は、船橋当直を自身と三等航海士、二等航海士と甲板手、一等航海士と甲板手の順に、2人1組で輪番に入直する4時間3直制とし、出港操船を終えて翌9日00時00分同当直を二等航海士に引き継いで降橋した。

b受審人は、16時00分尻屋埼灯台から051度15.0海里の地点で、荷役に備えて待機させた一等航海士に代わって昇橋し、二等航海士から引き継いだ353度の針路に定め、18.2ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、自身が操舵室前部中央に立って操船に当たり、共に入直した甲板手を見張りに当たらせて自動操舵で進行した。

b受審人は、16時30分尻屋埼灯台から030.5度21.5海里の地点で、代理店と定時連絡を行うに当たり、苫小牧船舶通航信号所、苫小牧西港フェリーターミナル及び一般財団法人日本気象協会の苫小牧港の現況を示す情報を入手するに留め、気象警報及び注意報の発表状況の確認を十分に行わなかったため、室蘭地方気象台が同日15時39分に発表した、胆振・日高地方では強風に注意すること、及び苫小牧市では18時頃から海上の風が最大風速毎秒15メートルとなることを把握せず、代理店に引船を要請することなく続航した。

こうして、b受審人は、入手した情報であれば、昇橋時に引き継いだ風力7の東南東風が苫小牧港に接近するに連れて弱まると見込んで操船に当たり、19時00分僅か過ぎ苫小牧港西防波堤灯台

(以下「西防波堤灯台」という。)から194度7.9海里の地点で、針路を008度に転じて西港港口に向け、18.3ノットの速力で進行した。

b受審人は、19時12分僅か前西防波堤灯台から199度4.3海里の地点で、機関準備及び港内半速力前進を令し、針路を適宜調整することとして西港港口に向かい、同港口南方約2海里沖合で、入港部署を発令して三等航海士を船長補佐及びテレグラフの操作に、甲板手を操舵に就かせ、一等航海士ほか2人を船首に、二等航海士ほか1人を船尾に配置した。

b受審人は、19時27分西港港口を12.7ノットの速力で航過し、19時35分西ふ頭泊地に差し掛かったところで、三等航海士及び甲板手を操舵室から船首尾各部に赴かせ、自身が右舷ウイングに移動して遠隔操縦装置による操船に当たった。

b受審人は、風勢が弱まらない状況下、西ふ頭泊地の中央部を4ノットないし5ノットの速力で北上して19時38分2号岸壁沖合に差し掛かり、左回頭を始めるべく翼角0度、左舵一杯、バウスラスト左一杯及びスタンスラスト右一杯としたが思うように回頭せず、北方に向首した態勢のまま、3号岸壁沖合に向かって緩やかに移動した。

b受審人は、ようやく回頭し始めたものの、回頭を終えたところで、Aと互いに右舷を対して並び、西方に圧流されて同船に寄せられたので、機関を後進にかけ、左方に移動するよう各スラストを操作したものの、及ばず、Bは、Aに向かって圧流され、190度に向首して0.9ノットの後進速力となったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、右舷船尾ランプドアの曲損等を、Bは、右舷

ウイング等の曲損等をそれぞれ生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、夜間、2号岸壁に出船右舷着けする予定で、苫小牧港に向けて北上中のBが、代理店と定時連絡を行う際、気象警報及び注意報の発表状況の確認が不十分で、予想される海上風等の状況を把握することも、代理店に引船を要請することもないまま入港し、西ふ頭泊地において、3号岸壁に係船中のAに向かって圧流されたことによって発生したものである。

b受審人は、夜間、2号岸壁に出船右舷着けする予定で、苫小牧港に向けて北上中、代理店と定時連絡を行う場合、引船を要請するか否かを適切に判断できるよう、気象警報及び注意報の発表状況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、苫小牧港の現況を示す情報を入手するに留め、気象警報及び注意報の発表状況の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、予想される海上風等の状況を把握することも、代理店に引船を要請することもないまま入港し、西ふ頭泊地において、3号岸壁に係船中のAに向かって圧流されて同船と衝突する事態を招き、A、B両船に損傷を生じさせるに至った。

以上のb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6年2月20日

函館地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人