

令和5年函審第18号

裁 決

旅客船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審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

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4月11日08時35分少し過ぎ

北海道函館港

2 船舶の要目

船 種 船 名 旅客船A

総 ト ン 数 2,107トン

全 長 101.62メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 5,884キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、平成12年7月に進水した2機2軸2舵及びバウスラストを装備し、可変ピッチプロペラを有する、航行予定時間6時間未満の場合の最大搭載人員を旅客105人、船員14人とする、全通船楼平甲板型の鋼製旅客船兼自動車渡船で、船楼甲板に客室等が区画され、同甲板上に設けた2層の甲板室上層前部に操舵室と張り出しウイングを一体化した全閉囲型船橋、同室下層に船員室、船楼甲板下方に車両搭載区画、船首尾各部にランプウェイをそれぞれ設け、函館、青森両港間を片道約4時間で1日に8往復する定期航路に僚船3隻と共に配船されていた。

操舵室は、船首端から約21メートル後方にその前面が位置し、中央部に操舵スタンド、その左舷方にエンジンコンソール、右舷方にレーダー2台及びGPSプロッター、前面窓上方に風向風速計が設置されており、ウイングが船楼の両側面から約1メートル張り出して視界を広げていたほか、左舷ウイングに舵及びバウスラストの各遠隔操縦装置を備えていた。

海上公試運転成績書（船体部）によれば、船首3.821メートル船尾4.173メートルの喫水及び排水量3,039トンの状態で、両舷主機を回転数毎分500及びプロペラ翼角を約24度として約19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294.0メートル及び330.9メートル、右回頭で338.1メートル及び336.5メートル、後進を発令した場合の停止時間が2分19秒及び同距離が827メートル、排水量3,030トンの状態で、惰力前進中に舵効が得られなくなる速力が1.8ノットであった。

(2) 函館港

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副堤北西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、同航路東口の東南東方約1,300メートルとなる函館市浅野町の造成地西岸に北ふ頭が設けられていた。

北ふ頭は、昭和44年に竣工し、旅客船兼自動車渡船が南北方に伸びる岸壁に船尾着けしていたところ、平成26年に西方に伸びる突堤状の岸壁が増築され、以降、3号及び僚船が、突堤状の岸壁北面に設けられた函館港北ふ頭正面岸壁（以下「正面岸壁」という。）に横着けするようになった。

正面岸壁は、法線方位が241度（真方位、以下同じ。）、長さが185メートル、前面水深が5メートルないし7メートル、受入載貨重量が5,000トンで、函館港北防波堤灯台から107.5度1,510メートルの地点（以下「基点」という。）に同岸壁の北西端が位置しており、3号及び僚船が、出船左舷着けしたのち、船尾部ランプウェイを陸側の可動橋に降ろしていた。

(3) a 受審人の経歴等

（省略）

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか13人が乗り組み、旅客27人及び車両26台を乗せ、船首4.08メートル船尾4.80メートルの喫水をもって、令和5年4月11日04時33分青森港を発し、正面岸壁に出船左舷着けする予定で、函館港に向かった。

a 受審人は、船橋当直を、航海士及び甲板部員各1人による2人1組が片道約4時間の航海を終える毎に交替する体制とし、出港操

船を終えて同当直を航海士に任せて降橋した。

a 受審人は、08時10分函館港入港に備えて昇橋し、08時23分僅か過ぎ基点から263.5度1.44海里の地点（以下、船位については、操舵室後壁中央の位置を表す。）で、航海士から船橋当直を引き継いで入港部署配置を令し、機関長を両舷主機及びバウスラストの操作に、甲板員を手動操舵に、三等航海士ほか1人を船首配置に、一等航海士ほか2人を船尾配置に就かせて自身が操船指揮に当たり、08時26分僅か過ぎ基点から278度1,510メートルの地点で、針路を084度に定め、両舷主機を回転数毎分500及びプロペラ翼角を20度とし、12.0ノットの速力で南航路をこれに沿って進行した。

a 受審人は、やがて南航路を通過し終え、08時27分半基点から285.5度1,010メートルの地点で、減速を始め、08時30分僅か過ぎ基点から317度375メートルの地点に至って右回頭を開始した。

a 受審人は、舵と両舷主機を用いて右回頭を続け、08時34分僅か過ぎ基点から252度95メートルの地点で、238度に向首して右回頭を終え、自身が左舷ウイングに移動して遠隔操縦装置による舵及びバウスラストの、機関長が両舷主機の各操作に当たる体制とし、手動操舵に当たらせていた甲板員を船尾配置に向かわせて着岸に備え、両舷主機を極微速力後進として後退を開始した。

a 受審人は、08時34分半僅か前基点から258.5度80メートルの地点で、左舷側から南寄りの風を受け、船首方位が徐々に右方に変化して245度となったとき、正面岸壁と平行な姿勢を保てないまま後退を続けると、船尾部が同岸壁に衝突するおそれがあったが、舵が効けば船尾部が岸壁から離れると思い、直ちに両舷主

機を前進にかけるなど、後退を中止せず、右舷主機を極微速力後進、左舷主機を極微速力前進、左舵一杯及びバウスラストを左回頭一杯として後退を続けた。

こうして、Aは、正面岸壁と平行な姿勢が保てないまま同岸壁に接近し、08時35分少し過ぎ基点から280度40メートルの地点において、255度に向首し、1.8ノットの速力で後退していたとき、基点の東北東方約40メートルとなる正面岸壁の防衝壁に左舷船尾部が衝突した。

当時、天候は曇りで風力5の南風が吹き、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、左舷船尾部外板に凹損を、正面岸壁は、防衝壁の亀裂等をそれぞれ生じ、後にいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、函館港において、出船左舷着けする予定で正面岸壁に向けて後退中、左舷側から南寄りの風を受け、船首方位が徐々に右方に変化した際、後退を中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、函館港において、出船左舷着けする予定で正面岸壁に向けて後退中、左舷側から南寄りの風を受け、船首方位が徐々に右方に変化した場合、正面岸壁と平行な姿勢を保てないまま後退を続けると、船尾部が同岸壁に衝突するおそれがあるから、直ちに両舷主機を前進にかけるなど、後退を中止すべき注意義務があった。しかるに、同人は、舵が効けば船尾部が岸壁から離れると思い、後退を中止しなかった職務上の過失により、正面岸壁と平行な姿勢が保てないまま同岸壁に接近して衝突を招き、船体及び正面岸壁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6年3月15日

函館地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人