

令和6年函審第7号

裁 決
貨物船A陸上施設衝突事件

受 審 人 a 1
職 名 A水先人
水先免許 苫小牧水先区一級水先人

本件について、当海難審判所は、理事官高木省吾出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 を戒告する。

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10月16日07時20分少し過ぎ
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 14,321トン
全 長 145.20メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 6,480キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能

Aは、2013年に建造され、1軸右回りの固定ピッチプロペラ及び出力731キロワットのバウスラスタを装備した船首尾楼付凹甲板型鋼製貨物船で、船尾楼甲板上に設けた6層の船橋甲板室の最上層に操舵室、その前方に1番から3番の貨物倉、後方に煙突を含むエンジンケーシング及びアンチローリングタンクを配し、操舵室には、前部中央に操舵スタンド、その左舷側に機関遠隔操縦装置及びバウスラスタ遠隔操縦装置、右舷側に電子海図情報表示装置及びレーダー2台を備えたほか、VHF無線電話、船舶自動識別装置（以下「AIS」という。）、航海情報記録装置等を設け、船首端から128メートル後方、右舷端から8メートル左方の操舵室上方にGPSアンテナが設置されていた。

操縦性能は、海上公試運転成績書によれば、船首喫水2.845メートル船尾喫水6.271メートルにおける左及び右各旋回試験では、機関回転数毎分140、速力15.97ノットの状態から舵角35度をとったとき、最大縦距及び最大横距が、それぞれ468.92メートル及び471.75メートル並びに481.76メートル及び500.59メートル、90度回頭に要する時間がそれぞれ1分15秒及び1分16秒であり、前後進試験では、同状態から全速力後進を発令したとき、船体が停止するまでの最短停止距離及び所要時間が、1,346メートル及び5分12秒であった。

(2) 苫小牧港

苫小牧港は、北海道南西部に位置し、勇払平野の海浜を掘り込んで築造された南に開いた掘込式港湾で、港域内が4港区に分かれ、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、

西港地区には、東防波堤と西防波堤とで形成される港口から北東方に、最小幅約300メートル、長さ約3海里、水深12メートルないし14メートルの苫小牧水路及び勇払水路が設けられ、両水路が導く第1区南西部には、北岸中央部に中央北ふ頭、南岸中央部に全長775メートルの連続4バースで構成された中央南ふ頭が整備されていた。

中央南ふ頭中央部西寄りにある中央南ふ頭1号岸壁（以下「1号岸壁」という。）は、法線方位244.5度（真方位、以下同じ。）、法面長さ240メートル、前面水深約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、岸壁の海側から3メートル及び12メートルのところに2本のレールを岸壁法線と平行に敷設し、その上に東西方向に移動できる陸上施設としてニューマチックアンローダー（以下「アンローダー」という。）1基が配置され、岸壁法面からアンローダー操作室前面までの水平距離が約1.5メートルであった。

(3) a 1 受審人の経歴

a 1 受審人は、令和（省略）6年3月までの3年1か月の間に約780隻の船舶を嚮導^{きょうどう}し、1号岸壁に出船左舷及び入船右舷着けの着岸経験がそれぞれ20回ないし30回及び2回あった。

(4) 1号岸壁への着岸操船計画

a 1 受審人は、機関を半速力前進にかけて10ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で第3区を北上し、東外防波堤先端の苫小牧港東防波堤灯台を右方に見て港口を通過し、第2区に差し掛かったところで引船Bを右舷船首部に、引船Cを右舷船尾部にそれぞれ係止し、苫小牧水路西口で機関を微速力前進にかけて8ノットの速力

で同水路に沿って東行し、中央南ふ頭北方沖合約400メートルの回頭開始地点の1,500メートル手前で機関を極微速力前進にかけて7ノットの速力に減じ、回頭開始地点の1,000メートル手前で、3ノットの速力になるように両引船を船尾方に引かせ、回頭開始地点に至れば、機関を停止したのちにBを船尾方向に引かせるとともにCを左舷正横方向に押させて前進行きあしで右回頭を始めることとしていた。その後、a1受審人は、所定の接舷位置の沖合30メートルのところで、前進行きあしがなくなり、岸壁法線と左舷舷側外板が20メートル隔てて平行になるように右回頭を終え、両引船を極微速力で左舷正横方向に押させ、1号岸壁との平行状態を維持したまま、岸壁に対する船体横方向の接近速度（以下「寄りあし」という。）を0.3ノット以下として同岸壁に寄せ、所定の接舷位置の10メートル手前で両引船を極微速力で右舷正横方向に引かせ、寄りあしの遮減を始め、所定の接舷位置の2メートルないし3メートル手前で一旦停船したのち、再び両引船を極微速力で左舷正横方向に押させ、1号岸壁との平行状態を維持したまま0.1ノット以下の寄りあしで同岸壁に寄せ、出船左舷着けする計画としていた。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、フィリピン共和国籍の船長a2ほか同国籍の船員20人が乗り組み、飼料2,900トン積載し、船首5.31メートル船尾7.11メートルの喫水をもって、令和5年10月14日19時00分北海道釧路港を発し、苫小牧港に向かった。

a1受審人は、翌々16日06時25分第3区南部のパイロットステーションでAに移乗し、船橋でa2船長からパイロットカードを受領するとともに、同船長にパイロットインフォメーションカー

ドを手交し、苫小牧港内の針路法、引船の隻数及び着岸操船計画を説明したのち、a 2 船長によって入航部署配置が発令され、同船長が船橋に、三等航海士が機関遠隔操縦装置に、甲板員が操舵スタンドに、二等航海士等が船首及び船尾各甲板にそれぞれ就き、自ら操舵スタンド船首方に立った姿勢で、出船左舷着けの予定で、1号岸壁に向けて嚮導を始め、機関を半速力前進にかけて10ノットの速力で第3区を北上し、06時46分僅か過ぎ苫小牧港東防波堤灯台を右方に見て港口を通過し、06時48分僅か過ぎ第2区に差し掛かったところで引船Bを右舷船首部に、引船Cを右舷船尾部にそれぞれ係止し、06時57分少し過ぎ苫小牧水路西口で機関を微速力前進にかけて8ノットの速力で同水路に沿って東行し、07時00分半少し過ぎ回頭開始地点の1,500メートル手前で機関を極微速力前進にかけて7ノットの速力に減じ、回頭開始地点の1,000メートル手前で両引船を船尾方に引かせ、07時08分僅か過ぎ回頭開始地点に至って機関を停止し、Bを船尾方向に引かせるとともにCを左舷正横方向に押させ、5.0ノットの前進行きあしで右回頭を始めた。

a 1 受審人は、所定の接舷位置の沖合30メートルのところ、岸壁法線と左舷舷側外板が20メートル隔てて右回頭を終え、07時16分半少し前中央南ふ頭3号岸壁北端（以下「基点」という。）から229.5度380メートルの地点で、船首が239度を向いていたとき、1.0ノットの前進行きあしで、両引船を極微速力で左舷正横方向に押させて所定の接舷位置へ接近を始め、07時19分僅か過ぎ所定の接舷位置の沖合10メートルとなる基点から226度420メートルの地点に達し、船首が245度を向いたとき、着岸操船計画より過大な0.5ノットの寄りあしで、所定の

接舷位置の沖合 2 メートル手前で停船させるつもりで、両引船を極微速力で右舷正横方向に引かせて、寄りあしの逡減を始めた。

寄りあしの逡減を始めたとき a 1 受審人は、着岸操船計画より過大な寄りあしであったものの、両引船を全速力で右舷正横方向に引かせるなど、寄りあしの逡減措置を十分にとることなく、岸壁間近で船尾が岸壁側に振れると、船尾部が岸壁上に進出してアンローダーと衝突するおそれがあったが、1 号岸壁上にいる代理店従業員に船尾部とアンローダーとの相対位置関係の確認を依頼したので、同従業員から船尾部のアンローダーへの接近状況が伝えられるものと思ひ、船体と岸壁との平行状態を維持できるよう、左舷ウイングから顔を出して船首尾それぞれの船体と岸壁との接近距離を比較するなど、船体と岸壁との平行状態の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、a 1 受審人は、07 時 20 分僅か過ぎ船尾が船首に比べて岸壁側に振れていることに気付き、船尾の C を微速力で右舷正横方に引かせて平行状態に戻そうと試みたものの、及ばず、07 時 20 分少し過ぎ基点から 223 度 420 メートルの地点において、A は、船首が 247 度を向き、0.3 ノットの寄りあしとなったとき、アンチローリングタンク左舷船尾部がアンローダー操作室の歩廊に衝突した。

当時、天候は晴れで風力 3 の南西風が吹き、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、アンチローリングタンクの左舷外板船尾部下端に凹損を伴う擦過傷等を、陸上施設は、アンローダー操作室の歩廊に曲損を伴う擦過傷等をそれぞれ生じたが、後にいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件陸上施設衝突は、苫小牧港において、1号岸壁に出船左舷着けで接舷作業中、所定の接舷位置の手前で寄りあしを遡減させる際、寄りあしの遡減措置が不十分であったばかりか、船体と岸壁との平行状態の確認が不十分で、船尾部が岸壁上に進出したことによって発生したものである。

a 1 受審人は、苫小牧港において、1号岸壁に出船左舷着けで接舷作業中、所定の接舷位置の手前で寄りあしを遡減させる場合、岸壁間近で平行状態が崩れて船尾が岸壁側に振れると、船尾部が岸壁上に進出してアンローダーと衝突するおそれがあったのだから、船体と岸壁との平行状態を維持できるよう、左舷ウイングから顔を出して船首尾それぞれの船体と岸壁との接近距離を比較するなど、船体と岸壁との平行状態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、代理店従業員に船尾部とアンローダーとの相対位置関係の確認を依頼したので、同従業員から船尾部のアンローダーへの接近状況が伝えられるものと思い、船体と岸壁の平行状態の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、船尾が岸壁側に振れていることに気付かずに接舷作業を続け、船尾部が岸壁上に進出してアンチローリングタンクがアンローダーと衝突する事態を招き、船体及びアンローダー操作室の歩廊にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

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。

よって主文のとおり裁決する。

令和7年1月15日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁