

令和6年函審第15号

裁 決
旅客船A乗揚事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 二級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

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 の二級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人 a 2 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和6年7月2日01時04分少し前

北海道苫小牧港第3区

2 船舶の要目

船 種 船 名 旅客船A

総 ト ン 数 8,901トン
全 長 144.13メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 9,945キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能

Aは、令和3年1月に進水し、1軸右回りの可変ピッチプロペラ及び出力1,300キロワットのバウスラスターを備え、最大搭乗人員が旅客400人及び船員28人、車両搭載能力が12メートルトラック70台、8メートルトラック1台、乗用車30台及び自動二輪車30台の青森県八戸港と苫小牧港とを結ぶ航路に就航する鋼製旅客船兼自動車渡船で、船体の上層から順に羅針儀甲板、航海船橋甲板、遊歩甲板、上部車両甲板、下部車両甲板及び第2甲板がそれぞれ配され、航海船橋甲板前部に設けられた操舵室には、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ー遠隔操縦装置、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無線電話及び船舶自動識別装置（以下「AIS」という。）等を設け、船首端から27メートル後方、右舷端から8メートル左方の羅針儀甲板にGPSアンテナが設置されていた。

操縦性能は、海上試運転成績書によれば、船首喫水4.46メートル船尾喫水5.61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127、プロペラ翼角26.7度、速力22.7ノットないし22.81ノットの状態から舵角35度をとったとき、最大縦距及び最大旋回圏が、それぞれ367.8メートル及び320.6メートル並びに375.5メートル及び355.3メートル

ル、90度回頭に要する時間がそれぞれ45.8秒及び46.8秒であり、前後進試験では、機関回転数毎分127、プロペラ翼角26.7度、速力22.87ノットの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、1,178.0メートル及び3分21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、第3区北東部には、北海道苫小牧市汐見町南岸に接して外周を護岸で囲われた南北方向約750メートル、東西方向約500メートルの造成地（以下「汐見造成地」という。）が、その南東部から139度（真方位、以下同じ。）方向に延び、第2区と第3区の境界を構成する長さ約150メートルの西防波堤が、同防波堤南東端南方沖合約700メートルのところから、025度方向に約360メートル延びる東外防波堤が、同防波堤に連続して025度方向に約120メートル延びた後、東方に屈曲して048度方向に約760メートル延び、更に北方に屈曲して007度ないし358度方向に約460メートル延びて苫小牧ふ頭に至る全長約1,370メートルの東防波堤が、東外防波堤南西端東方沖合約100メートルのところから、235度方向に延びる長さ約370メートルの東島防波堤がそれぞれ築造され、西防波堤南東端と東防波堤南側屈曲部とによって形成された間口が南西方に開き、可航幅約300メートルの出入口（以下「港口」という。）となっていた。

そして、西防波堤の南東端には毎6秒に緑色2閃光を発する光達距離が5海里で、灯高13メートルの苫小牧港西防波堤灯台（以下、

灯台については「苫小牧港」及び「開発局苫小牧港」の両冠称を省略する。)が、東外防波堤の南西端には毎3秒に赤色1閃光を発する光達距離が7海里で、灯高17メートルの東外防波堤灯台が、東島防波堤の南西端には毎3秒に黄色1閃光を発する光達距離が7海里で、灯高13メートルの東島防波堤西灯台がそれぞれ設置されていた。

(3) 受審人の経歴等

ア a 1 受審人

a 1 受審人は、(省略)平成22年12月からAを含む旅客船の船長職を執るようになり、令和6年7月2日までの13年8か月の間における同職位での苫小牧港入航経験が、年間約100回であった。

イ a 2 受審人

a 2 受審人は、(省略)平成27年5月からAを含む旅客船の一等航海士職を執るようになり、令和6年7月2日までの9年2か月の間における同職位での苫小牧港入航経験が、年間約100回であった。

(4) 入航操船計画

a 1 受審人の針路法は、東島防波堤西灯台南方沖合2海里ないし3海里のところで、船橋当直を当直航海士から引き継ぎ、針路を東島防波堤西灯台から308度240メートルの地点(以下「予定転針地点」という。)に向く005度ないし010度に定め、機関を回転数毎分105にかけて約17ノットの速力(対地速力、以下同じ。)で北上し、同地点に差し掛かったら、同灯台を右舷船尾57度ないし62度に見て、針路を港口中央付近に向く030度に転じ、港口航過後、苫小牧港第1号灯浮標付近で、機関を回転数毎分

100にかけて約12ノットの速力に、同港第4号灯浮標付近で、機関を回転数毎分95にかけて約9ノットの速力に漸次減じ、港奥の専用岸壁に向かうものであった。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a1及びa2両受審人のほか19人が乗り組み、旅客119人を乗せ、車両109台を積載し、船首4.89メートル船尾6.22メートルの喫水をもって、令和6年7月1日17時30分八戸港を発し、苫小牧港に向かった。

a1受審人は、船橋当直を出航後から21時30分までを三等航海士、21時30分から入航前までをa2受審人に割り振り、各当直に甲板員が1人ずつ就く4時間2直制とし、出入港時及び視界制限状態となった場合には自ら操船指揮を執ることとし、出航操船を終え、三等航海士に船橋当直を委ねて降橋し、自室で休息した。

a2受審人は、21時25分青森県尻屋埼東方沖合で昇橋し、船橋当直を三等航海士から引き継ぎ、苫小牧港南方沖合を北上し、翌2日00時56分東島防波堤西灯台南方沖合約2海里の地点に至ったものの、a1受審人の昇橋が遅れていたことから、01時00分僅か過ぎ東島防波堤西灯台から212度1,080メートルの地点で、西方に偏位していた針路を予定針路線に寄せるつもりで010度に定め、機関を回転数毎分105にかけ、16.2ノットの速力で、自動操舵によって進行し、昇橋したa1受審人と船橋当直を交代した。

船橋当直を交代したときa2受審人は、予定針路線から西方に偏位して航行していることを承知していたものの、電子海図情報表示装置で予定針路線との偏位を確認せず、詳細な偏位量を把握していなかったことから、予定針路線からの偏位の引き継ぎを行わなかつ

た。

a 1 受審人は、入航部署配置を発令し、いずれもノースアップ表示で、1 海里ないし 3 海里設定とした 1 号レーダー、0.75 海里レンジで前方が 0.75 海里まで映るオフセンター設定とした 2 号レーダー及び GPS プロッターをそれぞれ作動させ、a 2 受審人を操船補佐に、二等航海士を電子海図情報表示装置及びレーダーに、三等航海士を機関遠隔操縦装置及びバウスラスター遠隔操縦装置に、操舵手を操舵スタンドにそれぞれ就け、自らはレピーターコンパス左舷側に立った姿勢で操船指揮に当たり、手動操舵に切り替えて続航した。

0 1 時 0 2 分僅か過ぎ a 1 受審人は、東島防波堤西灯台から 284 度 400 メートルの地点に達したとき、汐見造成地まで 780 メートルのところとなり、予定針路線から西方に偏位して航行すると、予定転針地点の北西方沖合で右転することとなり、同造成地に向首接近するおそれがあったが、船橋当直を交代したとき、a 2 受審人から予定針路線からの偏位の引き継ぎを受けなかったことから、予定針路線上を航行しているものと思い、自ら電子海図情報表示装置で予定針路線との偏位を確認するなど、船位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。

一方、a 2 受審人は、予定針路線から西方への偏位を承知していたが、a 1 受審人がいずれ予定針路線に戻るよう操船するものと思い、電子海図情報表示装置で東島防波堤西灯台との距離を確認して同受審人に報告するなど、船長の操船を適切に補佐しなかった。

こうして、a 1 受審人は、予定針路線から西方に偏位していることに気付かないまま進行し、0 1 時 0 3 分僅か過ぎ東島防波堤西灯台から 333.5 度 650 メートルの地点に至り、同灯台を右舷船

尾36.5度に見て右舵5度を取り、緩やかな右転を始め、01時03分半少し前東島防波堤西灯台から342度760メートルの地点で、右転を終えて針路を030度に向けたところ、船首至近に汐見造成地を初めて認め、乗揚の危険を感じて右舵一杯を取り、一方、a2受審人が機関を全速力後進にかけたものの、及ばず、01時04分少し前東島防波堤西灯台から350.5度880メートルの地点において、Aは、船首が036度を向き、8.2ノットの速力となったとき、球状船首が汐見造成地南岸の護岸に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力1の北東風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、球状船首及び船首部船底外板に破口を伴う擦過傷等を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、苫小牧港第3区において、同港に入航する際、船位の確認が不十分で、汐見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、船位の確認を十分に行わなかったことと、一等航海士が、船橋当直を交代するに当たり、予定針路線からの偏位の引き継ぎを行わなかったばかりか、船長の操船を適切に補佐しなかったことによるものである。

a1受審人は、夜間、苫小牧港第3区において、操船指揮に就いて入航する場合、予定針路線から西方に偏位して航行すると、予定転針地点の北西方沖合で右転することとなり、汐見造成地に向首接近するおそれがあったのだから、自ら電子海図情報表示装置で予定針路線との偏位を確認するなど、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、同人は、船橋当直を交代したとき、a 2 受審人から予定針路線からの偏位の引き継ぎを受けなかったので、予定針路線上を航行しているものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、予定針路線から西方に偏位したまま航行を続け、予定転針地点の北西方沖合で右転し、汐見造成地に向首接近する状況となったことに気付かずに進行して乗揚を招き、船体に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 2 号を適用して同人の二級海技士（航海）の業務を 1 か月停止する。

a 2 受審人は、夜間、苫小牧港第 3 区において、操船補佐に就いて入航する場合、予定針路線から西方への偏位を承知していたのだから、a 1 受審人が予定転針地点の北西方沖合で右転し、汐見造成地に向首接近することのないよう、電子海図情報表示装置で東島防波堤西灯台との距離を確認して同受審人に報告するなど、船長の操船を適切に補佐すべき注意義務があった。しかるに、a 2 受審人は、a 1 受審人がいずれ予定針路線に戻るよう操船するものと思い、船長の操船を適切に補佐しなかった職務上の過失により、汐見造成地南岸の護岸への乗揚を招き、前示の損傷を生じさせるに至った。

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 7 年 3 月 2 5 日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁