

令和7年函審第4号

裁 決  
貨物船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、理事官田之上輝美出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人a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 of 年月日時刻及び場所

令和6年10月23日15時16分半僅か過ぎ  
北海道室蘭港

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A  
総 ト ン 数 498トン  
全 長 75.23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) 構造及び設備等

Aは、平成28年2月に進水し、バウスラスターを装備した全通二層甲板船尾船橋型鋼製貨物船で、船尾部上甲板上に設けた3層の甲板室の最上層に操舵室、同室前方の上甲板下に貨物倉をそれぞれ配し、操舵室前部中央に舵輪及びジャイロコンパスを組み込んだ操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台、前方に電子海図システム、右舷側に機関及びバウスラスター各遠隔操縦装置、後方に海図台、船舶自動識別装置（以下「AIS」という。）をそれぞれ備え、船首端から61メートル後方、右舷舷側から5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、船体部海上試運転成績表によれば、船首喫水1.200メートル船尾喫水3.390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290、速力14.16ノットの状態から舵角35度をとったとき、最大旋回直径が、それぞれ286メートル及び279メートルで、90度回頭に要する時間がいずれも47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所要時間及び最短停止距離が、4分10秒及び683メートルであった。

#### (2) 室蘭港

室蘭港は、内浦湾東部に位置し、幅1海里ないし2海里、湾入約4海里の北西方に開いた港で、港域が第1区から第3区に分かれ、第1区西部には、西側から西1号ふ頭、西2号ふ頭及び西3号ふ頭並びに同ふ頭南東方沖合約1,000メートルのところに、日鋼ふ頭がそれぞれ整備され、西3号ふ頭東部に、南側から法線方位189度（真方位、以下同じ。）、法面長さ125メートル、前面水

深4メートルないし7メートルの岸壁（以下「1号岸壁」という。）、法線方位201度、法面長さ185メートル、前面水深8メートルないし9メートルの岸壁（以下「2号岸壁」という。）が築造されていた。

(3) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（一部省略）令和6年9月からAに船長として乗り組み、これまで室蘭港への入航経験を約10回有していた。

(4) a 受審人の着岸操船計画

a 受審人は、針路を2号岸壁南端に向け、機関を断続的に極微速力前進にかけて5ノットの速力で第1区を西行し、2号岸壁南東方沖合約400メートルのところで機関を中立運転にかけて減速を始め、同沖合約200メートルの回頭開始地点に至ったら、3ノットの前進行きあしで、右舵一杯を取り、バウスラスターを右回頭最大に操作して右回頭を始め、2号岸壁東方沖合約15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約15メートル隔てて平行になるように右回頭を終え、2号岸壁との平行状態を維持したまま、機関を後進にかけて1号岸壁に寄せ、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、係留索を岸壁に送り、1号岸壁に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、a 受審人ほか4人が乗り組み、鋼材468トンを積載し、船首2.4メートル船尾3.7メートルの喫水をもって、令和6年10月23日15時05分日鋼ふ頭を発し、1号岸壁に向かった。

a 受審人は、離岸操船に引き続き、単独の船橋当直に就いて第1区東部を西行し、コースアップ表示で0.75海里レンジ設定としたレーダー1台を作動させ、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、

15時12分半僅か前室蘭市室蘭港中央ふ頭導標（前標）（以下「中央導標」という。）から025度810メートルの地点で、針路を2号岸壁南端に向く300度に定め、機関を断続的に極微速力前進にかけて5.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

a 受審人は、15時14分僅か前中央導標から007.5度890メートルの地点で、2号岸壁南東方沖合約400メートルのところとなり、機関を中立運転にかけて減速を始め、緩やかに速力を減じながら続航した。

a 受審人は、15時15分少し過ぎ中央導標から357度960メートルの地点で回頭開始地点に達し、4.6ノットの速力となったとき、2号岸壁まで約200メートルのところとなり、期待した減速効果が得られず、計画よりも過大な前進行きあしであることを認めたが、舵とバウスラスターを併用して回頭を始めれば、やがて前進行きあしが低下し、2号岸壁手前で回頭を終えることができるものと思い、直ちに機関を全速力後進にかけるなど、速力の逡巡措置を十分にとらずに、右舵一杯を取り、バウスラスターを右回頭最大に操作して右回頭を始めた。

こうして、a 受審人は、15時16分半僅か前船首至近に2号岸壁を認め、衝突の危険を感じて機関を半速力後進にかけたものの、及ばず、15時16分半僅か過ぎ中央導標から349.5度1,110メートルの地点において、Aは、船首が317度を向き、3.8ノットの速力となったとき、その船首部が2号岸壁の防舷材に衝突した。

当時、天候は雨で、風力4の南風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、球状船首に凹損を伴う擦過傷等を生じたが、後に修理され、2号岸壁は、防舷材に亀裂を伴う擦過傷等を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、室蘭港において、1号岸壁に出船左舷着けの予定で、2号岸壁に向けて接近する際、速力の逡減措置が不十分で、過大な前進行きあしのまま2号岸壁に向かって進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、室蘭港において、1号岸壁に出船左舷着けの予定で、2号岸壁に向けて接近するに当たり、期待した減速効果が得られず、計画よりも過大な前進行きあしであることを認めた場合、そのまま接近を継続すると、速力の制御ができなくなるおそれがあったのだから、直ちに機関を全速力後進にかけるなど、速力の逡減措置を十分にとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、舵とバウスラスターを併用して回頭を始めれば、やがて前進行きあしが低下し、2号岸壁手前で回頭を終えることができるものと思い、速力の逡減措置を十分にとらなかった職務上の過失により、計画よりも過大な前進行きあしのまま2号岸壁に向かって進行し、2号岸壁に衝突する事態を招き、船体及び岸壁に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7年9月25日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁