

令和7年函審第5号

裁 決

押船A1被押起重機船A2乗揚事件

受 審 人 a

職 名 A1船長

操縦免許 小型船舶操縦士

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5年11月28日15時00分

北海道三石漁港

2 船舶の要目

船 種 船 名 押船A1

起重機船A2

総 ト ン 数 19トン

約936トン

全 長 13.45メートル

52.00メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,176キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 構造及び設備等

押船A 1は、平成6年9月に進水し、2舵2機2軸を備えた平甲板中央機関型鋼製押船で、上甲板上には、船体中央部船首寄りに最上層が操舵室、下層が船室等に区画された5層の甲板室を配し、平素、船体前部に全旋回型クレーン1基及びバウスラスターを備えた非自航式鋼製起重機船A 2の船尾凹部に船首部を嵌入し、その中央部両舷に装備する先端にゴム製フェンダーの付いたピン4本を押し付けて同凹部の外板に圧着することで、A 2の船首端からA 1の船尾端までの長さが52.00メートルの押船列（以下「A押船列」という。）を構成し、三石漁港を基地に、北海道南岸諸港の港湾土木工事作業に従事していた。

操舵室には、同室前面に窓枠によって3分割された旋回窓を装備する窓ガラス、前部中央やや左舷寄りに舵輪、その左舷側にレーダー及び魚群探知機一体型のGPSプロッター、右舷側に機関及びバウスラスター各遠隔操縦装置がそれぞれ設けられていた。

#### (2) 三石漁港

三石漁港は、北海道苫小牧港東南東方約38海里に位置する南西方に開いた港で、港奥北東部に、水産倉庫、天日加工場、漁船保管及び漁船修理関連の施設が立地する造成地があり、同造成地南岸に岸壁法線が100度（真方位、以下同じ。）で、長さ190メートル、前面の水深が3.8メートルに掘り下げられた岸壁（以下「係船岸壁」という。）、同岸壁東端から190度方に190メートル延びる護岸（以下「三石護岸」という。）、同護岸南端に連続して280度方に約190メートル延びる南防波堤、同防波堤西部から連続して010度方に約60メートル延びた後、西方に屈曲して

295度方に約60メートル延びる南側部分（以下「南側北防波堤」という。）、及び係船岸壁西端から190度方に約60メートル延びる北側部分（以下「北側北防波堤」という。）で構成される北防波堤、同防波堤北方から287度方に延びた後、段階的に西方に屈曲して257度方に延びる全長約150メートルの東防波堤がそれぞれ築造され、南防波堤及び北防波堤によって囲われた水域がます形の船だまりを形成し、南側北防波堤屈曲部と北側北防波堤南端とに挟まれた開口部が可航幅約70メートルの出入口になっていたほか、北防波堤西方沖合に西側から外島防波堤及び島防波堤、南防波堤南方沖合に外南防波堤が設けられ、出入航船に対する南西方からの風浪の影響を減じていた。

そして、北側北防波堤西方沖合には、距岸約80メートルのところまで、いずれも最低水面上の高さ0.4メートル、東西方向10メートルないし20メートル、南北方向約10メートルの干出岩2個を含む水深2メートル以下の浅礁域（以下「三石浅礁域」という。）が拡張していた。

(3) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（一部省略）平成23年1月からA1の船長職を執るようになり、これまで三石漁港への入航経験を100回以上有していた。

そして、a 受審人による三石漁港の針路法は、南方から外南防波堤東方沖合に向けて接近し、同沖合約60メートルに至ったら、針路を南防波堤西端南西方沖合に転じ、同沖合約40メートルのところで、機関を微速力前進にかけて3.0ノットの速力とし、東防波堤西端を船首目標として北上を始め、南側北防波堤西端西方沖合約50メートルに至ったら、旋回径約100メートルの円周上を航行

できるよう、右舵を取り、バウスラスターを右に操作し、左舷機を微速力前進、右舷機を半速力後進にかけ、2.0ノットの速力に減じて右転を始め、船首が三石護岸に向いたところで右転を終え、A2両舷船尾に備えた錨を順次海中に投じ、錨鎖を繰り出しながら同護岸に船首着けするものであった。

(4) 本件発生に至る経緯

A1は、a受審人が1人で乗り組み、回航の目的で、船首1.00メートル船尾2.80メートルの喫水をもって、作業員3人を乗せ、船首尾1.50メートルの等喫水となったA2とA押船列を構成し、令和5年11月28日13時00北海道浦河港を発し、三石漁港に向かった。

a受審人は、出航操船に引き続いて単独の船橋当直に就き、コースアップ表示で1海里レンジ設定としたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、14時56分半少し前三石港外島防波堤灯台（以下「防波堤灯台」という。）から052度110メートルの地点で、針路を東防波堤西端に向く355度に定め、機関を微速力前進にかけて3.0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、14時58分僅か前南側北防波堤西端西方沖合約50メートルの防波堤灯台から019.5度230メートルの地点に達し、右舵一杯を取り、バウスラスターを右一杯に操作し、左舷機を微速力前進、右舷機を半速力後進にかけ、2.0ノットの速力に減じて右転を始めた。

a受審人は、14時58分少し過ぎ防波堤灯台から018.5度240メートルの地点に至り、期待した右転の効果が得られず、計画より過大な旋回径となって予定針路線の北方に偏位したのを認めたとき、三石浅礁域まで120メートルのところとなり、その後緩

やかに右転しながら同浅礁域に向かって接近する状況であったが、やがてバウスラスターが効き始めれば予定針路線上に戻る事ができるものと思い、直ちに機関を後進にかけて右転を中止するなど、操船を適切に行わなかった。

こうして、a 受審人は、緩やかに右転しながら続航し、15時00分僅か前三石浅礁域への乗揚の危険を感じ、左舷機を全速力前進にかけたものの、効なく、15時00分防波堤灯台から025度340メートルの地点において、A押船列は、船首が070度を向いたとき、原速力のまま、三石浅礁域の干出岩に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力3の西北西風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好で、日高地方には強風注意報が発表されていた。

乗揚の結果、A押船列は、A2の船首部船底外板に凹損を伴う擦過傷等を生じたが、のちに修理された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、三石漁港において、三石護岸に船首着けする予定で、同護岸に向けて舵、機関及びバウスラスターを併用して右転中、期待した右転の効果が得られず、計画より過大な旋回径となって予定針路線の北方に偏位した際、操船が不適切で、三石浅礁域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、三石漁港において、三石護岸に船首着けする予定で、同護岸に向けて舵、機関及びバウスラスターを併用して右転中、期待した右転の効果が得られず、計画より過大な旋回径となって予定針路線の北方に偏位したのを認めた場合、そのまま右転を継続すると、三石浅礁域に向かって接近するおそれがあったのだから、直ちに機関を後進にかけ

て右転を中止するなど、操船を適切に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、やがてバウスラスターが効き始めれば予定針路線上に戻ることができるものと思い、操船を適切に行わなかった職務上の過失により、三石浅礁域に向かって進行し、同浅礁域の干出岩に乗り上げる事態を招き、船体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 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 9 月 2 5 日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁