

令和7年函審第6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 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6年2月14日07時19分僅か前

北海道苫小牧港第1区

2 船舶の要目

船種船名 貨物船A

総トン数 7,971トン

全長 149.00メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 11,040キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能

Aは、平成28年10月に進水し、1舵及び1軸右回りの固定ピッチプロペラ並びにそれぞれ公称スラスト176.5キロニュートンのバウスラスター及びスターンスラスターを装備した船首船橋型鋼製自動車運搬船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、その右舷側に電子海図情報表示装置及びレーダー2台、左舷側及び左舷船首部に機関並びにバウスラスター及びスターンスラスター各遠隔操縦装置を備えたほか、VHF無線電話、船舶自動識別装置（以下「AIS」という。）等を設け、船首端から28メートル後方、右舷端から20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、海上試運転成績書によれば、船首喫水5.035メートル船尾喫水5.985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129、速力20.5ノットないし21.7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480.6メートル及び504.7メートル並びに476.8メートル及び516.9メートル、90度回頭に要する時間がそれぞれ1分00.9秒及び1分00.8秒であり、前後進試験では、機関回転数毎分129、速力22.19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、2,038.6メートル及び5分53秒であり、同喫水におけるスラスター効力試験では、バウスラスターの翼角を左回頭方向に18.6度若しくは右回頭方向に19.3度取ったとき、90度回頭に要する時間が3分50秒及び3分22秒で、スターンスラスターの翼角を左回頭方向に19.0度若しくは右回頭方向に

19.1度取ったとき、90度回頭に要する時間が2分54秒及び3分25秒で、両スラスターを併用し、バウスラスターの翼角を18.6度及びスターンスラスターの翼角を19.0度それぞれ左回頭方向に取ったとき、並びにバウスラスターの翼角を19.3度及びスターンスラスターの翼角を19.1度それぞれ右回頭方向に取ったとき、90度回頭に要する時間が2分17秒及び2分18秒であった。

(2) 苦小牧港

苦小牧港は、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メートルの苦小牧水路及び勇払水路が設けられ、両水路が導く第1区東部には、北岸東部に石油資源開発岸壁、東岸及び南岸に全長1,130メートルの連続6バースで構成された勇払ふ頭が整備されていた。

勇払ふ頭東岸北寄りにある勇払ふ頭6号岸壁（以下「6号岸壁」という。）は、法線方位155度（真方位、以下同じ。）、法面長さ165メートル、前面水深9.0メートルの係船施設で、岸壁法面には、着岸した船舶との間隔が約1メートルとなるよう、約10メートル間隔で防舷材が固定ボルトで取り付けられていた。

(3) a 受審人の経歴

a受審人は、（一部省略）令和3年頃から船長職を専従するようになり、同職位による6号岸壁への出船左舷着けの着岸操船経験が、約250回あった。

(4) 6号岸壁への着岸操船計画

a 受審人は、機関を全速力前進にかけて10.5ノットの速力で第3区を北上し、第2区に差し掛かったところで機関を半速力前進にかけて8ノットの速力に減じて苫小牧水路に沿って東行し、中央北ふ頭及び勇払信号所各南方沖合約150メートルのところで、機関を微速力前進及び極微速力前進に逐次かけ、6号岸壁西方沖合1,000メートルに至ったら機関を停止して減速を続け、所定の接舷位置沖合100メートルないし150メートルの回頭開始地点に至れば、右舵一杯を取り、両スラスターを右回頭方向に操作し、2ノットの前進行きあしで右回頭を始め、所定の接舷位置沖合60メートルないし100メートル手前で、前進行きあしがなくなり、岸壁法線と左舷舷側外板が40メートルないし60メートル隔てで平行状態となるように右回頭を終えた後、両スラスターを左舷方向に操作し、コンパスで船首方位を確認しながら船体と6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0.6ノットないし0.9ノットとして同岸壁に寄せ、所定の接舷位置30メートルないし40メートル手前で両スラスターを適宜操作して寄りあしの遞減を始め、0.4ノット以下の寄りあしで6号岸壁に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10人が乗り組み、シャーシ40台及び車両200台を積載し、船首5.8メートル船尾6.6メートルの喫水をもって、令和6年2月13日09時40分宮城県仙台塩釜港を発し、苫小牧港に向かった。

a受審人は、翌14日06時20分苫小牧港南方沖合に至り、一等航海士から船橋当直を引継ぎ、6号岸壁に左舷着けの予定で、甲

板員を操舵スタンドに、機関長を機関並びにバウスラスター及びスターンスラスター各遠隔操縦装置に、同航海士等を船首及び船尾各甲板にそれぞれ就け、自ら操舵スタンド船首方に立った姿勢で操船指揮に当たり、機関を全速力前進にかけて10.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で第3区を北上し、06時46分半少し過ぎ苦小牧水路西口に差し掛かったところで機関を半速力前進にかけて8.0ノットの速力に減じて同水路に沿って東行し、中央北ふ頭及び勇払信号所各南方沖合約150メートルのところで、機関を微速力前進及び極微速力前進に逐次かけ、07時05分半少し前6号岸壁西方沖合約1,000メートルの地点で機関を停止して減速を続け、07時13分僅か前回頭開始地点に至り、右舵一杯を取り、両スラスターを右回頭方向に操作し、1.6ノットの前進行きあしで右回頭を始めた。

a 受審人は、07時15分半僅か前所定の接舷位置沖合70メートルの地点で、前進行きあしが0.2ノットに減じ、07時16分僅か前6号岸壁北端（以下「基点」という。）から171度200メートルの地点で、所定の接舷位置沖合60メートルとなり、船首が140度を向き、船体と岸壁法線との平行状態が崩れていたものの、平行に近い状態であったので、右回頭を終えたと判断し、寄りあしの遙減を始める前までに船体と岸壁法線とを平行状態にするつもりで、両スラスターを左舷方向に操作し、032度の方向に0.3ノットの前進行きあしで、接舷作業を開始した。

a 受審人は、07時17分僅か前基点から167.5度200メートルの地点に達し、所定の接舷位置沖合40メートルとなり、船首が149度を向き、064度の方向に0.9ノットの寄りあしとなつたとき、両スラスターを適宜操作して寄りあしの遙減を始めた。

寄りあしの遁減を始めたとき a 受審人は、船体と岸壁法線との平行状態が崩れたままだと、船首部が 6 号岸壁に向かって接近するおそれがあったが、岸壁を見し、船体と岸壁法線との平行状態が維持されているものと思い、コンパスで船首方位を確認するなど、船体と岸壁法線との平行状態の確認を十分に行わなかつたので、この状況に気付かなかつた。

こうして、a 受審人は、寄りあしを減じながら接舷作業中、07 時 19 分少し前船首が岸壁側に振れていることに気付き、バウスラスターを右舷方向に操作して平行状態にしようと試みたものの、及ばず、07 時 19 分僅か前基点から 155 度 240 メートルの地点において、A は、船首が 154 度を向き、0.4 ノットの寄りあしとなったとき、左舷船首部が 6 号岸壁の防舷材に衝突した。

当時、天候は晴れで風力 2 の南風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、左舷船首部外板に凹損を伴う擦過傷等を生じたが、後に修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、苫小牧港において、6 号岸壁に左舷着けの予定で接舷作業中、寄りあしの遁減を始める際、船体と岸壁法線との平行状態の確認が不十分で、船首部が同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、苫小牧港において、6 号岸壁に左舷着けの予定で接舷作業中、寄りあしの遁減を始める場合、船体と岸壁法線との平行状態が崩れたままだと、船首部が同岸壁に向かって接近するおそれがあったのだから、コンパスで船首方位を確認するなど、船体と岸壁法線との平行状

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、岸壁を一見し、船体と岸壁法線との平行状態が維持されているものと思い、船体と岸壁法線と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、船首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、船首部が 6 号岸壁に向かって進行して衝突する事態を招き、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 10 月 28 日

函館地方海難審判所

審 判 官 菅 生 貴 繁