

令和7年函審第9号

裁 決

引船A灯浮標衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）（履歴限定）

補 佐 人 1人

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5年11月28日13時57分

木古内湾南部

2 船舶の要目

船種 船名 引船A

総トン数 140トン

全 長 29.00メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 1,471キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

Aは、平成11年3月に進水し、Z型推進装置2基を装備した平甲板型鋼製引船で、中央部上甲板上に設けた3層の甲板室の最上層に操舵室を配し、操舵室前部中央に舵輪、各推進装置の推進翼及びコルトノズルを任意の旋回角度に操作する一対のハンドル並びにGPSコンパス、その左舷側にGPSプロッター、右舷側にレーダー及び機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えていた。

操縦性能は、海上試験成績表によれば、船首喫水1.95メートル船尾喫水3.05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1,000、速力12.8ノットの状態から舵角15度をとったとき、最大縦距及び最大横距が、いずれも48.0メートル及び28.0メートルで、90度回頭に要する時間が、それぞれ16.5秒及び16.0秒であり、惰力試験では、機関回転数毎分1,000、速力12.9ノットの状態から機関を中立運転にかけたとき、15秒、30秒、45秒、1分00秒、2分00秒経過時の速力及び航走距離が、11.0ノット及び92メートル、8.2ノット及び166メートル、6.4ノット及び222メートル、5.3ノット及び267メートル、3.2ノット及び389メートルであった。

(2) 木古内湾南部

木古内湾は、北海道函館港南西方に位置し、同湾南部には、知内町元町の津軽海峡に臨む敷地に設けられた北海道電力知内発電所から090度（真方位、以下同じ。）方へ約500メートル海上に伸びる、重油等の受け入れに用いられる私設専用栈橋（以下「知内栈

橋」という。)、知内棧橋東端付近には毎12秒に1回白色モールス符号(U)を発する光達距離10海里、灯高19メートルの北電知内発電シーバース灯(以下「シーバース灯」という。)、その東方66メートルのところに毎12秒に1回紅色モールス符号(U)を発する光達距離3海里の副灯がそれぞれ築造され、知内棧橋基部から東方沖合約1,170メートル、南北方向400メートルの範囲が発電所出入航船の操船用海域に設定され、同海域の範囲を明示するため、操船用海域の南側及び北側境界線上に、毎4秒に1回綠色閃光を発する光達距離3海里の北電知内発電第1号灯標及び毎4秒に1回紅色閃光を発する光達距離3海里の北電知内発電第2号灯標が、同灯標西方沖合400メートルのところに、灯高が約6メートルで、毎4秒に1回紅色閃光を発する主要部の材質が鋼製の灯浮標(以下「知内灯浮標」という。)が設置されていた。

(3) a 受審人の経歴等

a 受審人は、(一部省略)平成17年頃からAに甲板員として乗り組むようになり、平成21年12月に現有免許を受け、同24年頃から船長職を執っていた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか3人が乗り組み、操船補助作業の目的で、船首1.7メートル船尾3.4メートルの喫水をもって、令和5年11月28日08時05分北海道中の川漁港を発し、操船用海域に向かい、09時20分同海域に至って着棧操船補助作業を行った後、09時55分操船用海域東方沖合で錨泊し、13時25分離棧操船補助作業の目的で、抜錨して再度同海域に向かった。

a 受審人は、抜錨操船に引き続き、単独の船橋当直に就いて操船海域東方沖合を西行し、レーダーを休止したまま、GPSプロッタ

一を作動させ、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、13時55分半少し前知内灯浮標西方沖合約30メートルのところに航路障害物を認め、同障害物を監視することとし、13時55分半僅か前シーバース灯から062度230メートルの地点で、針路を航路障害物に向く000度に定め、折からの風潮流によって右方に11度圧流され、機関を断続的に極微速力前進にかけ、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、13時56分シーバース灯から052.5度270メートルの地点に至り、航路障害物及び知内灯浮標がそれぞれ左舷方10メートル及び右舷方20メートルのところとなったとき、機関を中立運転にかけて漂泊を始め、折からの風潮流によって090度の方向に0.6ノットの速力で圧流されながら、航路障害物監視作業を開始した。

漂泊を開始したときa受審人は、知内灯浮標まで20メートルのところとなり、その後同灯浮標に向かって接近する状況であったが、知内灯浮標との離隔距離を確保したので、短時間のうちに同灯浮標まで風潮流で圧流されることはないものと思い、随時知内灯浮標を目測して同灯浮標との相対位置関係を把握するなど、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。

こうして、a受審人は、知内灯浮標に向かって圧流されながら航路障害物監視作業を続け、13時57分シーバース灯から056度290メートルの地点において、Aは、船首が005度を向いたとき、0.6ノットの速力のまま、その右舷中央部が知内灯浮標の標体に衝突した。

当時、天候は曇りで、風力2の西風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、右舷中央部船底外板に塗膜剥離を伴う擦過傷等を生

じたが、後に修理され、知内灯浮標は、灯具の脱落及び標体に曲損を伴う擦過傷等を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件灯浮標衝突は、木古内湾南部において、西風が連吹する状況下、航路障害物監視作業の目的で、東方に圧流されながら漂泊する際、船位の確認が不十分で、知内灯浮標に向かって圧流されたことによって発生したものである。

a 受審人は、木古内湾南部において、西風が連吹する状況下、航路障害物監視作業の目的で、東方に圧流されながら漂泊する場合、知内灯浮標に著しく接近することのないよう、随時同灯浮標を目測して知内灯浮標との相対位置関係を把握するなど、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、機関を中立運転にかけたとき、知内灯浮標との離隔距離を確保したので、短時間のうちに同灯浮標まで風潮流で圧流されることはないものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、知内灯浮標に向かって接近する状況であることに気付かないまま、東方に圧流されながら漂泊を続けて同灯浮標との衝突を招き、船体及び知内灯浮標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 8 年 1 月 1 4 日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁