

令和7年函審第12号

裁 決

貨物船A荷役施設衝突事件

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 事件発生年月日時刻及び場所

令和6年5月12日20時43分少し前

函館湾北部

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 5,082トン

全 長 115.00メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 3,309キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備及び性能

Aは、平成26年2月に進水し、1舵及び1軸右回りの可変ピッチプロペラ及び定格出力641キロワットのバウスラスターを備え、函館湾北部のX社上磯工場セメント栈橋（以下「上磯栈橋」という。）等で積載した石灰石の京浜港、千葉港等への輸送に従事する船首尾楼付き凹甲板型鋼製貨物船で、船尾楼上に設けた4層の甲板室の最上層に操舵室、同室前方に貨物倉8個をそれぞれ配し、操舵室前面窓中央部上方に速力計、風向・風速計、舵角指示器、前部中央に操舵スタンド、その左舷側に電子海図情報表示装置及びレーダー2台、右舷側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装備したほか、VHF無線電話、船舶自動識別装置（以下「AIS」という。）等をそれぞれ設け、船首端から90.8メートル後方、右舷端から4.4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。

また、両舷ウイングには、船速、船首方位等の各表示計を操作面に計装する可搬型の遠隔操作ユニットを置く架台（以下「遠隔操作ユニット架台」という。）が設けられ、操舵室のほかウイングでも可変ピッチプロペラの翼角（以下単に「翼角」という。）、舵及びバウスラスターの操作が可能であった。

操縦性能は、海上運転成績書（船体部）によれば、船首喫水2.975メートル船尾喫水4.965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220、翼角前進16.8度、速力14.2ノットないし16.1ノットの状態から舵角35度を取ったとき、最大縦距及び最大横距が、それぞれ394.8メートル及び379.2メートル並びに386.9メートル及び429.5メート

ル、90度回頭に要する時間がそれぞれ1分8秒及び1分14秒であり、前後進試験では、機関回転数毎分220、翼角前進16.8度、速力14.3ノットの状態から全速力後進を発令したとき、翼角中立までの時間並びに船体が停止するまでの最短停止距離及び所要時間が、29秒並びに836メートル及び3分53秒であり、同喫水におけるスラスタ効力試験では、バウスラスタの翼角を左回頭方向に20度若しくは右回頭方向に21度取ったとき、90度回頭に要する時間が2分14.41秒及び2分21.44秒であった。

## (2) 上磯棧橋

上磯棧橋は、函館湾北部に位置し、北海道北斗市谷好の函館湾に臨む敷地に設けられたX社上磯工場から135度の方向に約2キロメートル海上に伸びる、スラグ等の受け入れ及び石灰石等の積み出しに用いられる私設専用棧橋として整備され、陸岸寄りの北面及び南面に1バース及び2バース（以下「2号棧橋」という。）が、南東端寄りの北面及び南面に3バース及び4バースが設けられていた。

2号棧橋は、長さ220メートルの係船可能区域を有する係留施設で、中央部に設けられた長さ61メートル幅15.5メートルの荷役ドルフィン、同ドルフィン両側に14メートルないし60メートルの間隔で設けられた着船及び係船の各ドルフィンで構成され、荷役ドルフィン中央部やや陸岸寄りに、床面からの高さ21メートルの積荷役施設が配置されていた。

## (3) a 受審人の経歴

a 受審人は、（一部省略）令和4年4月から船長職を執るようになり、同6年1月からAに船長として乗船し、同職位による2号棧橋への離着棧操船経験が約20回あったものの、南西風が連吹する状況下で、同棧橋から離棧したことはなかった。

#### (4) 安全管理規程等

Y社は、海上運送法に基づく安全管理規程を定め、安全統括管理者、運航管理者及び運航管理補助者若干名を選任して配置し、同規程には、船長が、適時、運航の可否判断を行い、気象・海象が一定の条件に達したと認めるとき又は達するおそれがあると認めるときは、運航中止の措置をとらなければならないこと、また、船長が、運航の中止に係る判断が困難であると認めるときは、運航管理者と協議するものとする旨をそれぞれ規定し、風速については10分間の平均風速と定義されており、運航の可否の具体的な判断基準や基準経路等については運航基準に定めていた。

運航基準には、発航中止基準として、発航地港内の気象・海象が、風速毎秒15メートル（以下、風速については毎秒のものを示す。）以上、波高2.0メートル以上、視程1,000メートル以下の条件に達していると認めるとき、若しくは、航行中に遭遇する気象・海象が、風速15メートル以上、波高4.0メートル以上の条件に達するおそれがあると認めるときと定め、発航中止の判断をした際には、保船、避泊その他の適切な措置をとらなければならないことが規定されていた。

そして、前記諸条件が原則的な指標であり、風向、船型及び喫水等の状態を斟酌しんしやくしなければならない旨、運航基準に定められていた。

#### (5) 2号棧橋からの出航操船計画

a 受審人の2号棧橋からの出航操船計画は、平素、左舷錨を3節半入れた入船右舷着けの状態から同棧橋を出航するとき、船首のスプリングライン1本を残して全ての係留索を解らんした後、左舷錨鎖を巻き揚げながら、バウスラスターを左微速とし、船尾を左方に振り出すため、右舵一杯の70度に取り、機関を半速力前進にかけ、

緩やかに右回頭しながら横移動を始め、船体が棧橋法線に対して35度ないし40度の角度となり、船首及び船尾が2号棧橋からそれぞれ約10メートル及び約80メートル離れた地点に至れば、スプリングラインを解らんし、左舷錨鎖を巻き揚げながら、舵を中央に戻すとともに機関を半速力後進にかけ、船首方位を維持したまま、船首が同棧橋から約30メートル離れた地点まで後退して離棧を終え、前進で右回頭し、目的地に向けて航走を開始するものであった。

(6) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか10人が乗り組み、空倉のまま、船首2.95メートル船尾5.33メートルの喫水をもって、令和6年5月12日20時30分2号棧橋を発し、北海道函館港西方沖合の錨地に向かった。

ところで、12日09時の日々の天気図によれば、沿海州には、中心気圧が998ヘクトパスカルで発達中の低気圧があり、北東方に進み、中心から南西方に延びる寒冷前線が日本海を縦断して東シナ海に達し、函館地方气象台では、17時50分、18時50分及び19時50分に、19.8メートル、19.2メートル及び18.1メートルの最大瞬間風速を観測していた。

発航に先立ち、a受審人は、発航の可否を判断するため、インターネットで天気図を確認し、発達中の低気圧が沿海州を北東方に進み、中心から南西方に延びる寒冷前線が日本海を縦断して東シナ海に達しているのを知り、南西風が連吹する状況下、2号棧橋から発航すると、同風の影響を受けて操船が困難となって棧橋に圧流されるおそれがあり、同棧橋での風向及び風速が発航の中止を検討すべき状態に達したことを認めたが、その後、一時的に、左舷方から受ける南西風が最大瞬間風速11メートルないし13メートルに減衰

したのを観測し、この程度の風ならば無難に発航できるものと思い、風向を斟酌して発航を中止し、保船を強化するなど、安全管理規程を遵守しなかった。

こうして、a受審人は、電子海図情報表示装置及びレーダー2台をそれぞれコースアップ表示で1海里レンジ設定ないしノースアップ表示で3海里レンジ設定として作動させ、甲板員を操舵スタンドに、三等航海士を電子海図情報表示装置に、他の航海士等を船首及び船尾各甲板でそれぞれ出航部署配置に就け、自ら右舷ウイング遠隔操作ユニット架台後方に立った姿勢で、遠隔操作ユニットを操作しながら操船指揮に当たり、船首のスプリングライン1本を残して全ての係留索を解らんし、20時30分僅か過ぎ函館港外太平洋セメントシーバース灯（以下「函館棧橋灯」という。）から313.5度（真方位、以下同じ。）630メートルの地点で、左舷錨鎖を張りながら、バウスラスターを左微速に操作し、船尾を左方に振り出すため、右舵一杯の70度に取り、機関を半速力前進にかけ、233度の方向に0.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、緩やかに右回頭しながら横移動を始め、20時36分僅か過ぎ函館棧橋灯から308.5度640メートルの地点に至り、船首が356度を向き、船体が棧橋法線に対して41度の角度となり、船首及び船尾が2号棧橋からそれぞれ約10メートル及び約80メートル離れたので、スプリングラインを解らんし、左舷錨鎖を巻き揚げながら、舵を中央に戻すとともに機関を半速力後進にかけ、176度の方向に後退を始めたものの、船首方位を維持することができず、緩やかに船首が左回頭しながら、折からの南西風により北東方に37度圧流され、139度の方向に1.6ノットの速力で進行し、20時39分僅か過ぎ函館棧橋灯から305.5度

500メートルの地点に達し、船首が340度を向き、船体が栈橋法線に対して25度の角度となり、同栈橋との距離に変化が見られないことから、南西風の影響を受けて操船が困難となったと判断し、出航を断念して着栈操船に切り替え、バウスラスターを左半速に操作し、右舵一杯の70度に取り、機関を半速力前進にかけ、001度の方向に0.6ノットの速力で続航し、その後、舵、機関及びバウスラスターを適宜併用し、緩やかに西方に偏位しながら着栈操船中、20時43分少し前函館栈橋灯から314.5度620メートルの地点において、Aは、船首が315度を向き、0.1ノットの速力となったとき、右舷船首部が2号栈橋の積荷役施設南東部に衝突した。

当時、天候は曇りで風力5の西南西風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好で、函館地方气象台では、21時00分に16.6メートルの最大瞬間風速を観測していた。

衝突の結果、船首楼甲板右舷前部のフェアリーダーに曲損を伴う擦過傷等を生じたが、後に修理され、2号栈橋は、積荷役施設の基礎鋼材構造物に曲損を伴う擦過傷等を生じた。

#### (原因及び受審人の行為)

本件荷役施設衝突は、夜間、函館湾北部の2号栈橋において、同栈橋を発航するにあたり、発達中の低気圧が沿海州を北東方に進み、中心から南西方に延びる寒冷前線が日本海を縦断して東シナ海に達し、南西風が連吹する状況下、同栈橋での風向及び風速が発航の中止を検討すべき状態に達した際、安全管理規程の遵守が不十分で、離栈操船中、折からの南西風の影響を受けて操船が困難となり、2号栈橋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、夜間、函館湾北部の2号栈橋において、同栈橋を発航するにあたり、発達中の低気圧が沿海州を北東方に進み、中心から南西方に延びる寒冷前線が日本海を縦断して東シナ海に達し、南西風が連吹する状況下、同栈橋での風向及び風速が発航の中止を検討すべき状態に達したのを認めた場合、同風速下で発航すると、折からの南西風の影響を受けて操船が困難となるおそれがあることを認識していたのだから、これを回避することができるよう、風向を斟酌して発航を中止し、保船を強化するなど、安全管理規程を遵守すべき注意義務があった。しかるに、同人は、その後、一時的に、左舷方から受ける南西風が最大瞬間風速11メートルないし13メートルに減衰したのを観測し、この程度の風ならば無難に発航できるものと思い、安全管理規程を遵守しなかった職務上の過失により、発航を中止することなく、離栈操船中、折からの南西風の影響を受けて操船が困難となり、2号栈橋に向かって圧流され、同栈橋の荷役施設に衝突する事態を招き、船体及び2号栈橋の積荷役施設に損傷をそれぞれ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20日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁