

令和7年函審第13号

裁 決  
調査船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8月3日07時21分半少し前  
北海道室蘭港第1区
- 2 船舶の要目  
船種 船名 調査船A  
総トン数 495トン  
全 長 57.40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4年11月に進水し、1軸右回りの可変ピッチプロペラ及びバウスラスタを装備した全通二層甲板船首船橋型鋼製調査船で、船首部上甲板上に設けた2層の甲板室の最上層に操舵室、同室後方に連続して観測作業用甲板、船尾部にギャロース及びスリップウェイをそれぞれ配し、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及び船舶自動識別装置、右舷側に機関及びバウスラスタ各遠隔操縦装置、後方に海図台をそれぞれ備え、船首端から15メートル後方、右舷側から2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、公試運転成績書によれば、船首喫水1.38メートル船尾喫水4.69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360、プロペラ翼角22.1度、速力15.231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135メートル及び132メートル並びに123メートル及び110メートルで、180度回頭に要する時間が49.1秒及び51.4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、52秒及び223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）令和元年頃から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、機関を回転数毎分300にかけ、プロペラ翼角を全速力前進の18度にとって約10ノットの速力で室蘭港第1区を南下し、2号岸壁北東方沖合に至ったら針路を西3号ふ頭基部に向け、同岸壁北東方沖合約100メートルのところでプロペラ翼角を極微速力前進の5度にとって減速を始め、同沖合約30メートルの回頭開始地点に至ったら、プロペラ翼角を停止翼角とし、約2ノットの速力で、左舵一杯を取り、バウスラスターを左回頭最大に操作して左回頭を始め、所定の接舷位置東方沖合約90メートルのところで、前進行きあしがなくなり、船首が東方を向き、船体と岸壁法線と交差角が約50度の状態で左回頭を終え、船首方位を維持したまま、プロペラ翼角を極微速力後進の2度にとって約0.5ノットの速力で2号岸壁に寄せ、所定の接舷位置の約10メートル手前で停止翼角とし、所定の接舷位置の約5メートル手前でほぼ後進行きあしが無くなったのち、舵、プロペラ翼角及びバウスラスターを適宜操作して再度左回頭を始め、船体と岸壁法線がほぼ平行となったところで係留索を岸壁に送り、同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9人が乗り組み、回航の目的で、船首2.15メートル船尾5.20メートルの喫水をもって、令和6年8月2日08時45分北海道釧路港を発し、室蘭港に向かった。

a受審人は、翌3日06時00分室蘭港西方沖合で昇橋し、一等航海士から船橋当直を引き継いで入港部署配置を令し、同航海士ほか2人を船首配置に、二等航海士ほか3人を船尾配置に、機関長を機関室配置にそれぞれ就け、自らは機関及びバウスラスター各遠隔操縦装置後方に立った姿勢で操船に当たり、ノースアップ表示で0.75海里ないし2海里レンジ設定としたレーダー2台を作動させ、機関を回転数毎分300にかけ、プロペラ翼角を全速力前進の18度にとって約10ノットの速力で第1区を南下し、07時11分半少し過ぎ室蘭港南防波堤灯台から137.5度1.35海里に当たる、2号岸壁北端（以下「基点」という。）から056.5度110メートルの地点で、針路を西3号ふ頭基部に向く209度に定め、プロペラ翼角を極微速力前進の5度にとって減速を始め、6.2ノットの速力（対地速力、以下同じ。）を緩やかに減速しながら手動操舵によって進行し、07時13分少し過ぎ基点から174.5度90メートルの地点で、同岸壁東方沖合30メートルの回頭開始地点に至り、プロペラ翼角を停止翼角とし、左舵一杯を取り、バウスラスターを左回頭最大に操作し、3.5ノットの速力から緩やかに減速しながら左回頭を始め、07時16分少し過ぎ所定の接舷位置東方沖合約90メートルのところとなる基点から158.5度150メートルの地点で、前進行きあしがなくなり、船首が069度を向き、船体と岸壁法線と交差角が48度の状態で左回頭を終え、船首方位を維持したまま、プロペラ翼角を極微速力

後進の2度に取り、249度の方向に緩やかに増速しながら2号岸壁に寄せた。

07時19分僅か過ぎa受審人は、基点から177.5度160メートルの地点で、0.6ノットの速力となったとき、1号岸壁まで70メートルのところとなり、その後同岸壁に向かって接近する状況であったが、船首方位を維持することに気を奪われ、目視で1号岸壁との相対位置関係を確認するなど、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、1号岸壁に向かって接近を続け、07時21分半少し前基点から197.5度190メートルの地点において、Aは、船首が069度を向いたまま、1.0ノットの後進速力となったとき、その船尾部が同岸壁の防舷材に衝突した。

当時、天候は曇りで、風力2の東風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、左舷船尾部外板に塗膜剥離を伴う擦過傷等を、1号岸壁は、上部コンクリートに欠損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、室蘭港第1区において、2号岸壁に出船左舷着けの予定で、同岸壁に向けて接近する際、船位の確認が不十分で、1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、室蘭港第1区において、2号岸壁に出船左舷着けの予定で、同岸壁に向けて接近する場合、隣接する1号岸壁に著しく接近することのないよう、目視で同岸壁との相対位置関係を確認するなど、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、船首方位を維持することに気を奪われ、船位の確認を十分に行わなかった職務

上の過失により、1号岸壁に向かって接近する状況に気付かずに同岸壁に衝突する事態を招き、船体及び1号岸壁それぞれ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2月19日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁