

令和7年函審第14号

裁 決
調査船A乗揚事件

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4月23日08時19分半僅か過ぎ
北海道紋別港

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ー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（以下「AIS」という。）、右舷側に機関及びバウスラスター各遠隔操縦装置、後方に海図台、VHF無線電話、インマルサット及びSSB送受信機をそれぞれ備え、船首端から15メートル後方、右舷舷側から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) 紋別港

紋別港は、オホーツク海沿岸のほぼ中央部に位置する北東方に開いた港で、漁業基地として古くから利用されるとともに昭和50年の重要港湾への指定を契機に商港としての整備が進められ、港内で

は、北側から第1ふ頭、第2ふ頭及び第3ふ頭の供用が始まり、第1ふ頭東方沖合400メートルのところから170度方（真方位、以下同じ。）に360メートル延びた後、東方に屈曲して150度方に310メートル延びる第1防波堤、及び同防波堤南端北方沖合70メートルのところから097度方に延びる全長1,450メートルの第2防波堤が築造されていた。

そして、港内は、漂砂が堆積する傾向があり、第1防波堤南部西側から第2防波堤西部南側に至る海域には、距岸70メートルないし150メートルのところまで水深5メートル以下の浅礁域（以下「紋別浅礁域」という。）が拡延し、同浅礁域の範囲を明示するため、赤色旗を備えた毎4秒に黄色1閃光を発する簡易標識灯7基（以下「紋別簡易標識灯」という。）が設置され、紋別浅礁域及び同簡易標識灯が、海上保安庁が令和3年9月に刊行した海図W29紋別港に表記されていた。

(3) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（一部省略）令和4年11月からAに船長として乗り組み、これまで船長として紋別港への入航経験を有していなかった。

(4) 気象状況

網走地方気象台は、令和6年4月22日15時37分網走、北見及び紋別各地方に濃霧注意報を発表し、網走及び紋別両地方では23日昼前まで、北見地方では22日夜遅くから23日昼前まで、視程が200メートル以下に低下する見込みと報じ、23日10時11分注意期間を24日昼前までとし、対象範囲を網走及び紋別両地方に減じ、同注意報を継続した。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか13人が乗り組み、調査員7人を乗せ、海洋資源調査の目的で、船首2.2メートル船尾5.2メートルの喫水をもって、令和6年4月2日13時50分北海道釧路港を発し、北海道周辺海域で同調査を行った後、越えて23日04時30分紋別港北東方沖合を発進し、同港に向かった。

ところで、Aに備えられた海上保安庁刊行の海図W29紋別港は、旧版で、紋別浅礁域及び紋別簡易標識灯が表記されていなかった。

発進に先立ち、a受審人は、船長として紋別港に入航するのが初めてで、これまで同港の水深や浅礁域の有無などを調べたことも、海図W29紋別港の改補を行ったこともなく、水路状況を十分に把握していなかったが、代理店から紋別浅礁域及び紋別簡易標識灯の情報を伝えられなかったので、海図を一見し、第1及び第2各防波堤との離隔距離を確保して航行すれば港内を支障なく航過できるものと思い、海上保安庁ホームページから最新の水路通報を入手して精査するなど、水路調査を十分に行わなかった。

a受審人は、一等航海士と共に船橋当直に就いてオホーツク海を西行し、08時00分紋別港東方沖合に至り、入港部署配置を令し、一等航海士ほか2人を船首配置に、二等航海士を操舵にそれぞれ就け、自らは操舵スタンド前方に立った姿勢で操船に当たり、いずれもノースアップ表示で1.5海里ないし3海里レンジ設定としたレーダー2台を作動させ、08時15分僅か過ぎ紋別港第1防波堤灯台（以下「第1防波堤灯台」という。）から134度1,230メートルの地点で、針路を第1防波堤南端南方沖合130メートルに向く278度に定め、機関を回転数毎分300にかけ、微速力前進のプロペラ翼角10度に取り、5.7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た。

a 受審人は、08時18分僅か過ぎ第1防波堤灯台から155.5度860メートルの地点に至り、右舷船首方約80メートルのところに紋別簡易標識灯1基、左舷船首方約140メートルのところに他の同簡易標識灯1基を漸次認め、針路を第1防波堤南端寄りに向く290度に転じ、機関を回転数毎分300にかけたまま、プロペラ翼角を僅かに下げ、速力を5.1ノットに減じ、08時19分僅か過ぎ第1防波堤灯台から164度760メートルの地点で、針路を港奥に向く318度に転じ、機関を回転数毎分300にかけたまま、更にプロペラ翼角を僅かに下げ、4.4ノットの速力で続航した。

2回目に針路を転じたとき、a 受審人は、紋別浅礁域まで50メートルのところとなり、その後同浅礁域に向首接近する状況であったものの、このことに気付かずに進行し、08時19分半僅か過ぎ第1防波堤灯台から167度690メートルの地点において、Aは、原針路、原速力のまま、紋別浅礁域の南部に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで、風力1の北風が吹き、潮候はほぼ低潮時にあたり、網走、北見及び紋別各地方には濃霧注意報が発表されていた。

乗揚の結果、船首部船底外板に修理を要しない塗膜剥離を伴う擦過傷等を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、紋別港に入航する予定で同港北東方沖合を発進する際、水路調査が不十分で、紋別浅礁域に向首進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、紋別港に入航する予定で同港北東方沖合を発進する場合、

船長として紋別港に入航するのが初めてで、これまで同港の水深や險礁域の有無などを調べたことも、海図W29紋別港の改補を行ったこともなく、水路状況を十分に把握していなかったのだから、海上保安庁ホームページから最新の水路通報を入手して精査するなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、代理店から紋別浅礁域及び紋別簡易標識灯の情報を伝えられなかったので、海図を一見し、第1及び第2各防波堤との離隔距離を確保して航行すれば港内を支障なく航過できるものと思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、同浅礁域に向首進行して紋別浅礁域の南部への乗揚を招き、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8年3月19日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁