

令和8年函審第1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 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官大野徹二出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人aの四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和7年3月10日15時31分僅か過ぎ
北海道十勝港

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A
総 ト ン 数 499トン
全 長 74.72メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 735キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

Aは、令和3年3月に進水し、バウスラスターを装備した全通二層甲板船尾船橋型鋼製貨物船で、船尾部甲板上に設けた3層の甲板室の最上層に操舵室、同室前方の上甲板下に貨物倉を配し、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台及びGPSプロッター、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、船舶自動識別装置をそれぞれ備え、船首端から63.8メートル後方、右舷舷側から3.6メートル左方の船橋上方にGPSアンテナが設置されていた。

操縦性能は、海上公試運転成績表（船体部）によれば、船首喫水1.190メートル船尾喫水3.010メートルにおける左及び右各旋回力試験では、機関回転数毎分240、速力12.29ノットの状態から舵角35度をとったとき、最大横距及び最大縦距が、それぞれ138メートル及び256メートル並びに163メートル及び296メートルで、90度回頭に要する時間がいずれも50.8秒及び58.4秒であり、前後進発停試験では、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、2分06秒及び451メートルであった。

(2) 十勝港

十勝港は、北海道襟裳岬北方21海里に位置する東方に開いた港で、取扱貨物の約7割を農業関連品が占め、農産物の安定供給や輸送コストの低減など、背後地域の基幹産業である農業を支える流通拠点としての役割を担い、港内には、南側から漁業ふ頭、南ふ頭、第2ふ頭、第3ふ頭及び第4ふ頭、並びに同ふ頭北岸に沿って

117度（真方位、以下同じ。）方に740メートルに延びた後、南方に僅かに屈曲して132度方に500メートル延びる外北防波堤、及び南ふ頭南東端南東方沖合300メートルのところから007度方に延び、段階的に東方に屈曲して072度方に延びた後、北方に屈曲して041度方に延びる全長2,320メートルの南防波堤がそれぞれ整備され、第4ふ頭南部に、西側から法線方位197度、法面長さ240メートル、前面水深8メートルの第1岸壁、同岸壁に連続して法面長さ240メートル、前面水深12メートルの第2岸壁、東部に、法線方位027度、法面長さ260メートル、前面水深13メートルの第3岸壁（以下「3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7年3月からAに船長として乗り組み、これまで十勝港への入航経験を5回有していた。

(4) a 受審人の着岸操船計画

a 受審人は、機関を微速力前進の回転数毎分180にかけ、4.5ノットないし5ノットの速力で、十勝港の港界北辺を航過して港域北部を南下し、外北防波堤東端東方沖合に至ったら右転を開始し、針路を3号岸壁中央部やや南方寄りに向けて定め、同岸壁東方沖合370メートルのところで機関を中立運転として減速を始め、3号岸壁東方沖合120メートルの回頭開始地点に至ったら、2ノットの前進行きあしで、右舵35度を取り、バウスラスターを適宜操作して右回頭を始め、同岸壁東方沖合10メートルのところで、前進行きあしがなくなり、岸壁法線と左舷舷側外板が10メートル隔てて平行になるように右回頭を終え、3号岸壁との平行状態を維持したまま、機関及びバウスラスターを併用して所定の接舷位置に

寄せ、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3人が乗り組み、菜種粕1,200トンを積載し、船首3.33メートル船尾4.63メートルの喫水をもって、令和7年3月8日07時40分京浜港横浜第3区を発し、十勝港に向かった。

a受審人は、翌々10日14時50分十勝港南東方沖合で昇橋して甲板長から引き継ぎを受け、単独の船橋当直に就くとともに入航部署配置を令し、一等航海士及び甲板長を船首甲板に、機関長を船尾甲板に就け、自らは舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、コースアップ表示で0.5海里レンジ設定とし、前方0.8海里まで映るオフセンターとしたレーダー1台及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、港界北辺を航過して港域北部を南下し、外北防波堤東端東方沖合に至って右転を始め、15時27分半僅か過ぎ十勝港外北防波堤灯台（以下「外北防波堤灯台」という。）から235.5度330メートルの地点で、針路を3号岸壁中央部やや南方寄りに向く296度に定め、機関を微速力前進の回転数毎分180にかけ、4.6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、15時28分少し過ぎ外北防波堤灯台から247.5度380メートルの地点で、3号岸壁南東方沖合370メートルのところとなり、機関を中立運転として減速を始め、緩やかに速力を減じながら続航した。

a受審人は、15時29分半僅か前外北防波堤灯台から261度490メートルの地点で、3号岸壁南東方沖合220メートルのと

ころとなり、4.0ノットの速力となったとき、期待した減速効果が得られず、計画よりも過大な前進行きあしであることを認めたが、舵とバウスラスターを併用して回頭を始めれば、やがて前進行きあしが低下し、同岸壁手前で回頭を終えることができるものと思い、直ちに機関を全速力後進にかけるなど、速力の逡減措置を十分にとらなかった。

こうして、a受審人は、15時30分半僅か前外北防波堤灯台から267度590メートルの地点で、3号岸壁南東方沖合120メートルの回頭開始地点に達し、右舵35度を取って右回頭を始め、15時31分僅か前船首至近に同岸壁を認め、衝突の危険を感じ、右舵70度を取り、バウスラスターを右舷半速に操作し、機関を全速力後進にかけたものの、及ばず、15時31分僅か過ぎ外北防波堤灯台から275度670メートルの地点において、Aは、船首が343度を向き、2.5ノットの速力となったとき、その船首部が3号岸壁のケーソン上部に衝突した。

当時、天候は晴れで、風力2の東南東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、Aは、球状船首に凹損を伴う擦過傷等を、3号岸壁は、ケーソン上部に修理を要しない擦過傷等をそれぞれ生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件岸壁衝突は、十勝港において、出船左舷着けの予定で3号岸壁に向けて接近する際、速力の逡減措置が不十分で、過大な前進行きあしのまま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、十勝港において、出船左舷着けの予定で3号岸壁に向けて接近するに当たり、期待した減速効果が得られず、計画よりも過大な

前進行きあしであることを認めた場合、そのまま接近を継続すると、速力の制御ができなくなるおそれがあったのだから、直ちに機関を全速力後進にかけるなど、速力の逡減措置を十分にとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、舵とバウスラスターを併用して回頭を始めれば、やがて前進行きあしが低下し、3号岸壁手前で回頭を終えることができるものと思い、速力の逡減措置を十分にとらなかった職務上の過失により、計画よりも過大な前進行きあしのまま同岸壁に向かって進行し、3号岸壁に衝突する事態を招き、船体及び同岸壁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2号を適用して同人の四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和8年5月20日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁