

令和 8 年函審第 3 号

裁 決

貨物船 A 防波堤衝突事件

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 5 月 1 6 日 0 7 時 1 2 分半少し過ぎ

北海道釧路港東区

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船 A

総 ト ン 数 7 4 8 トン

全 長 8 3 . 1 3 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1 , 4 7 1 キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

Aは、平成29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4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68.0メートル後方、右舷舷側から4.0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、船体部海上試運転成績表によれば、船首喫水1.395メートル船尾喫水3.605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280、速力13.118ノットないし15.145ノットの状態から舵角35度をとったとき、90度及び180度各回頭に要する時間が、それぞれ55秒及び53秒並びに1分40秒及び1分36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12秒及び519メートルであった。

(2) 釧路港

釧路港は、北海道襟裳岬北東方80海里に位置し、南方に開いた港則法上の特定港で、穀物の国際バルク戦略港湾に選定されたほか、特定貨物輸入拠点港湾（穀物）及び臨海部産業エリア形成促進港の指定を受け、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、海上保安庁の基地、造船所、漁港などが整備され

た新釧路川東側を東区、石油コンビナート、国際コンテナ埠頭、内航貨物専用埠頭、飼料・肥料生産コンビナート、天然ガス受入基地が造成された同川西側を西区、南部を外港とそれぞれ称し、東区が更に3区に分かれ、東第2区中央部の漁港ふ頭南西端北西方沖合350メートルのところから118度（真方位、以下同じ。）方に100メートル、南方に屈曲して162度方に480メートル延びた後、西方に屈曲して196度方に670メートル延びる北防波堤、東第3区南西部の南ふ頭西端から325度方に560メートル延びる南防波堤、同防波堤北西端に連続して295度方に220メートル延びる南副防波堤、同防波堤北西端南西方沖合110メートルのところから325度方に200メートル延びた後、西方に屈曲して295度方に300メートル延びる南外防波堤がそれぞれ築造され、北防波堤南端及び南防波堤北西端によって形成された間口が西方に開いた幅員220メートルの出入口（以下「港口」という。）となっており、南副防波堤及び南外防波堤西側によって航路法線南側を構成された東第3区北西部から港口を経て外港東部に至る航路法線270度ないし295度、幅員220メートル、長さ950メートルの航路が定められ、南外防波堤の北西端には毎6秒に赤色2閃光を発する光達距離が7海里で、灯高17メートルの釧路港東区南外防波堤西灯台（以下、灯台については「釧路港東区」の冠称を省略する。）が、南防波堤の北西端には、明3秒暗1秒の単明暗赤光を発する光達距離が4海里で、灯高13メートルの南防波堤灯台が、北防波堤の南端には毎6秒に緑色2閃光を発する光達距離が3海里で、灯高12メートルの北防波堤南灯台がそれぞれ設置され、各防波堤及び各灯台が海図W31に表記されていた。

(3) 安全管理規程等

X社が定めた安全管理規程には、「船長は、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。」と規定され、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られていた。

運航基準には、発航の可否判断について、船長は、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3.0メートル以上、視程1,000メートル以下の条件のいずれかに達していると認めるとき、又は、航行中に遭遇する気象・海象が、風速25メートル以上、波高5.0メートル以上の条件のいずれかに達するおそれがあると認めるときは、発航を中止しなければならない旨が、船長は、前示条件に達し、若しくは同条件に達するおそれがあることを認めた場合において、気象・海象、地形等の状況を勘案して総合的な判断により発航することができる旨がそれぞれ規定されていた。

(4) 気象状況

釧路地方気象台は、令和7年5月13日15時07分北海道釧路市に濃霧注意報を発表し、同日昼前から夕方にかけて、視程が海上で500メートル以下に低下する見込みと報じ、後日注意期間を越えて19日09時40分までとし、視程が陸上及び海上それぞれで100メートル及び500メートル以下に低下すると対象範囲を拡大し、同注意報を継続した。

(5) 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、これまで釧路港への入航経験を5回ないし6回有していた。

(6) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか4人が乗り組み、空倉のまま、船首2.7メートル船尾3.9メートルの喫水をもって、令和7年5月16日06時58分東第1区を発し、北海道苫小牧港に向かった。

これより先、a受審人は、港内の視程が100メートル以下となり、運航可否判断の条件に達したことを認めたものの、レーダー及びGPSプロッターを活用すれば、無難に出航できると考え、気象・海象、地形等の状況を勘案して総合的な判断により発航したものであった。

a受審人は、離岸操船に引き続いて単独の船橋当直に就き、出航部署配置を令したまま、一等航海士及び二等航海士を船首甲板に、機関長及び一等機関士を船尾甲板にそれぞれ配し、自らは舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、いずれもコースアップ表示で0.5海里レンジ設定とした1号レーダー及び3海里レンジ設定とし、前方5海里まで映るオフセンターとした2号レーダーにGPSプロッターの情報を重畳させて作動させ、東第2区を航過して東第3区を西行し、07時09分少し過ぎ北防波堤南灯台から084.5度660メートルの地点で、針路を南防波堤北西端やや南方寄りに向く245度に定め、機関を半速力前進の回転数毎分170にかけ、6.9ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、航路東口東方沖合80メートルの予定転針地点に至ったら針路を航路法線に沿う右方に転じるつもりで、手動操舵によって進行した。

a受審人は、07時11分僅か前北防波堤南灯台から108.5度330メートルの地点で、予定転針地点に達したとき、南防波堤まで380メートルのところとなり、その後同防波堤に向首接近する状況であったが、生じたレーダーの偽像の確認に気を奪われ、GPSプロッターで南防波堤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ので、この状況に気付かなかった。

こうして、a 受審人は、南防波堤に向首して続航中、07時11分半少し前北防波堤南灯台から121度270メートルの地点で航路東口を航過し、07時12分少し過ぎ北防波堤南灯台から160度230メートルの地点で、予定転針地点を航過したことに気づき、同防波堤との衝突の危険を感じ、右舵一杯とし、機関を全速力後進にかけたものの、及ばず、07時12分半少し過ぎ北防波堤南灯台から195.5度230メートルの地点において、Aは、船首が298度を向き、4.7ノットの速力となったとき、その船首部が南防波堤北西端東側に衝突した。

当時、天候は霧で、風力2の南風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視程は約100メートルで、釧路市には濃霧注意報が発表されていた。

衝突の結果、Aは、球状船首に凹損を伴う擦過傷等を、南防波堤は、上部工及びケーソンに欠損を伴う擦過傷等をそれぞれ生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件防波堤衝突は、釧路市に濃霧注意報が発表された状況下、釧路港東区において、港口に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、南防波堤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、釧路市に濃霧注意報が発表された状況下、釧路港東区において、港口に向けて航行する場合、南防波堤に向首接近することのないよう、GPSプロッターで同防波堤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、生じたレーダーの偽像の確認に気を奪われ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、南防波堤に向首接近する状況であることに気

付かないまま進行して衝突を招き、船体及び同防波堤にそれぞれ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 6 月 2 2 日

函館地方海難審判所

審 判 官 菅 生 貴 繁