

令和8年函審第6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）（旧就業範囲）

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を戒告する。

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7月7日23時42分半僅か前
北海道石狩湾港

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 736トン

全 長 77.72メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,471キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備等

Aは、平成6年12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、船首部に全旋回型クレーン1基、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（以下「AIS」という。）をそれぞれ備え、船首端から55.8メートル後方、右舷舷側から3.5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書によれば、船首喫水2.086メートル船尾喫水4.110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190、速力13.277ノットないし13.054ノットの状態から舵角35度をとったとき、最大縦距及び最大横距が、それぞれ166メートル及び200メートル並びに160メートル及び194メートルで、90度及び180度各回頭に要する時間が、それぞれ44.3秒及び41.4秒並びに1分19.3秒及び1分15.6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が、1分40.3秒であった。

(2) 石狩湾港

石狩湾港は、石狩湾南東部に位置し、北西方に開いた港則法上の特定港で、第3期北海道総合開発計画において地域開発の核となる流通港湾として整備され、道央圏の物流・産業拠点及び北方圏諸国

との交流拠点としての役割を担うほか、日本海側拠点港（LNG）に選定され、道内唯一のLNG基地としてエネルギー拠点港湾として機能し、更に、中央水路地区の岸壁が耐震強化施工されるなど、災害時における緊急物資輸送拠点としての機能強化も図られ、港内には、北側から東ふ頭、中央ふ頭、掘下げ水路を挟んで西ふ頭が、同ふ頭南西方の西防砂堤北西端北西沖合600メートルのところから055度（真方位、以下同じ。）方に600メートル、北方に屈曲して048度方に1,090メートル、更に北方に屈曲して034度方に2,200メートル延びた後、北方に屈曲して013度方に580メートル延びる北防波堤、北東部の東防砂堤西端西方沖合90メートルのところから284度方に610メートル延びる島防波堤がそれぞれ築造され、島防波堤西端及び北防波堤北側屈曲部によって形成された間口が北方に開いた幅員400メートルの出入口（以下「港口」という。）となっており、北防波堤の北端には毎6秒に赤色2閃光を発する光達距離が7海里で、灯高16メートルの石狩湾港北防波堤北灯台（以下「北防波堤灯台」という。）が設置され、各防波堤及び同灯台が海図W7に掲載されていた。

(3) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（一部省略）令和4年10月からAに船長として乗り組み、これまで石狩湾港からの出航経験を50回程度有していた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか5人が乗り組み、空倉のまま、船首2.5メートル船尾4.0メートルの喫水をもって、令和7年7月7日23時32分石狩湾港東ふ頭東3号岸壁を発し、北海道天塩港に向かった。

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、一等航海士及び次席一等航海士を船首甲板に、二等航海士、機関長及び一等機関士を船尾甲板にそれぞれ配し、自らは操舵スタンド後方に置いた椅子に腰掛けた姿勢で操船に当たり、コースアップ表示で0.75海里レンジ設定とし、前方1.2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、東ふ頭南方沖合を西行し、23時39分少し過ぎ北防波堤灯台から160度1,620メートルの地点で、針路を北防波堤北側屈曲部やや南寄りに向く320度に定め、機関を半速力前進の回転数毎分180にかけ、11.8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、23時40分少し過ぎ北防波堤灯台から165.5度1,280メートルの地点で、右舷正横に出航船を認め、速力差から同船が自船に先行して港口を通過すると判断し、出航船に追従して港口を北上するつもりで、針路を僅かに右方に向く323度に転じて続航し、23時41分僅か前北防波堤灯台から173度990メートルの地点で、出航船が港口中央部付近に向けて右転を開始したので、同船の船尾やや西方寄りに向けて緩やかな右転を始めた。

緩やかな右転を開始したとき、a 受審人は、北防波堤まで460メートルのところとなり、その後同防波堤に向かって接近する状況であったが、出航船の動静を把握することに気を奪われ、GPSプロッターで北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ず、この状況に気付かなかった。

こうして、a 受審人は、緩やかな右転を継続し、23時42分半少し前、船首至近に北防波堤を認め、衝突の危険を感じ、右舵20度を取り、機関を微速力後進にかけたものの、及ばず、23時42

分半僅か前北防波堤灯台から 1 9 3 度 4 7 0 メートルの地点において、A は、船首が 3 5 6 度を向き、1 0 . 1 ノットの速力となったとき、その船首部が同防波堤のケーソン上部に衝突した。

当時、天候は曇りで、風力 1 の南南東風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、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、北防波堤は、ケーソンに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、夜間、石狩湾港において、港口に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、北防波堤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、夜間、石狩湾港において、港口に向けて航行する場合、北防波堤との離隔距離を確保できるよう、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、出航船の動静を把握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、北防波堤に向かって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 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 8 月 2 5 日

函館地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁