令和８年函審第９号

裁　　決

貨物船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の三級海技士（航海）の業務を１か月停止する。

理　　由

（海難の事実）

１　事件発生の年月日時刻及び場所

令和８年２月９日０４時５０分

北海道白老港

２　船舶の要目

船 種 船 名　貨物船Ａ

総 ト ン 数　４９７トン

全　　長　７６.２３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)　設備及び性能

Ａは、平成１９年１２月に進水し、１軸右回りの固定ピッチプロペラ及び出力１，３２３キロワットのバウスラスターを備えた全通二層甲板船尾機関型鋼製貨物船で、船尾部甲板上に設けた３層の船橋甲板室の最上層に操舵室、その前方に１番から３番の貨物倉、後方に煙突を含むエンジンケーシングを配し、操舵室には、同室前面に窓枠によって５分割された窓ガラス、前部中央に操舵スタンド、その左舷側にＧＰＳプロッター及びレーダー２台、右舷側に機関遠隔操縦装置及びバウスラスター遠隔操縦装置を備えたほか、ＶＨＦ無線電話等が設置されていた。

(2)　白老港

白老港は、北海道南西部に位置する南東に開いた港湾で、背後圏企業の原材料及び製品等の流通に資する内貿拠点並びに沿岸で展開される水産活動の基地として、地域の産業及び経済に密着した役割を果たし、港域内が、北側から漁港区及び第１商港区から第３商港区の４港区に分かれ、漁港区北西部には船揚場及び物揚場が、その北東部の護岸に連続して１４１度（真方位、以下同じ。）方向に３８０メートル延びた後、南西方に屈曲して２０６度方向に１，０００メートル延びる東防波堤が、同防波堤南西端東方沖合約１００メートルのところから、２０８度方向に９７０メートル延びる島防波堤が、第２商港区の中央ふ頭南西部の護岸に連続して１４１度方向に７０メートル延びた後、南東方に屈曲して１２１度方向に１７０メートル延びる外防波堤がそれぞれ築造され、東防波堤南西端と外防波堤南東端によって形成された間口が南西方に開き、可航幅１５０メートルの漁港区並びに第１商港区及び第２商港区へ

の出入口（以下「港口」という。）となっており、島防波堤南西端には毎６秒に赤色２閃光を発する光達距離が７海里で、灯高１７メートルの白老港島防波堤灯台（以下「島防波堤灯台」という。）が設置されていた。

そして、北海道白老郡白老町がホームページに掲載している白老港入港経路図には、「白老港に入港する場合には、汀線から２海里以上で航行し、北緯４２度２９分３８．３１９秒、東経１４１度１９分５１．２４３秒の座標（以下「白老港入港経路図基点」という。）から汀線に垂直に入港する。経路付近では、漁具標識灯に注意して入航する。」旨、推奨入航経路が記載されていた。

(3)　a 受審人の経歴等

a 受審人は、（一部省略）平成１８年頃からＡに船長として乗り組み、これまで白老港への入航経験を８０回程度有し、平素、同港に入航する際には、港口に向かう経路を短縮する目的で、推奨入航経路に従わず、白老港入港経路図基点西方沖合約１，８００メートルの地点で島防波堤灯台の灯光を目測して島防波堤との相対位置関係を把握し、同防波堤南西端西方沖合１０メートルないし２０メートルを航行する針路法を選択していた。

(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、石灰石１，５３０トンを積載し、船首３．４５メートル船尾４．６５メートルの喫水をもって、令和８年２月８日０７時３０分秋田県秋田船川港秋田区を発し、白老港に向かった。

a 受審人は、翌９日０４時２５分白老港南方沖合約２海里で昇橋し、船橋当直を一等航海士から引き継ぎ、いずれもコースアップ表示で、ＧＰＳプロッター及び３海里レンジで前方が５海里まで映る

オフセンター設定とした１号レーダーをそれぞれ作動させ、２号レーダーを休止したまま、入航部署配置を発令し、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、島防波堤灯台の灯光を視認できなかったものの、港内に停泊中の船舶の照明を認め、０４時２９分半少し前島防波堤灯台から１８２．５度１．５５海里の地点で、針路を島防波堤南西端西方沖合１０メートルないし２０メートルに向く予定針路線上に乗せるつもりで００６度に定めて自動操舵とし、機関を微速力前進の回転数毎分１５０ないし１６０にかけ、５．０ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

０４時４５分ａ受審人は、島防波堤灯台から１６６．５度４７０メートルの地点に達したとき、未だ島防波堤灯台の灯光を視認できないまま、島防波堤まで７７０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、港内に認めた停泊中の船舶の照明を目測し、予定針路線上を航行しているものと思い、ＧＰＳプロッターで島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、針路を島防波堤南西端西方沖合に向けて転じることなく続航中、０４時５０分島防波堤灯台から０３２．５度３６０メートルの地点において、Ａは、原針路及び原速力のまま、船首が同防波堤中央部やや南西方寄りの消波ブロックに乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力２の北北西風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、球状船首及び船首部船底外板に破口を伴う擦過傷等を生じた。

（原因の考察）

本件は、夜間、白老港において、港口に向けて航行中、島防波堤及び島防波堤灯台の存在を承知し、平素に船位の確認に利用していた同灯台の灯光を視認できずにいたａ受審人が、船位の確認を十分に行っていれば、東方に偏位して同防波堤に向首接近する状況であることに気付き、島防波堤に向首進行することはなく、発生を防ぐことができたものと認められる。

したがって、平素に船位の確認に利用していた島防波堤灯台の灯光を視認できずにいたａ受審人が、港内に停泊中の船舶の照明を認め、同照明を頼りに予定針路線上を航行しているものと思い、ＧＰＳプロッターで島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ことは、本件発生の原因となる。

ａ受審人が、港口に向かう経路を短縮する目的で、白老港入港経路図に従わなかったことは、事実の経過で示したとおり、本件発生に至る過程で生じた事実であるが、白老港入港経路図基点西方沖合約１，８００メートルの地点で島防波堤灯台の灯光を目測して島防波堤との相対位置関係を把握し、同防波堤南西端西方沖合１０メートルないし２０メートルを航行する針路法を承知し、平素から推奨入航経路に従わず、これまで白老港への入航経験を８０回程度有し、同針路法に慣熟していた点に鑑みれば、相当な因果関係があるとは認められないものの、安全運航の観点から、白老港入港経路図を逸脱して航行することは厳に慎まなければならない。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、夜間、白老港において、港口に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、島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、夜間、白老港において、港口に向けて航行する場合、平素に船位の確認に利用していた島防波堤灯台の灯光を視認できずにいたのだから、島防波堤西方沖合を航行できるよう、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、港内に認めた停泊中の船舶の照明を目測し、予定針路線上を航行しているものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、島防波堤に向首接近する状況に気付かずに進行して同防波堤中央部の消波ブロックへの乗揚を招き、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２号を適用して同人の三級海技士（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９月２９日

函館地方海難審判所

審 判 官　　菅　　生　　貴　　繁