

令和4年横審第22号

裁 決

油送船A防波堤衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 六級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官桐井晋司出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の六級海技士（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3年9月27日18時50分

千葉港千葉第2区

2 船舶の要目

船種 船名 油送船A

総トン数 195トン

全 長 46.95メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 588キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 構造及び設備等

Aは、昭和59年8月に進水し、航行区域が平水区域で、東京湾内の諸港において、大型船等への燃料補給に従事する船首尾楼付凹甲板型の油送船で、上層に操舵室を配した2層の船橋甲板室を船尾楼甲板上に、同室前方の上甲板下に左右各3個の貨物タンクをそれぞれ配置し、操舵室前部中央に舵輪、その右舷側にレーダー、前方に磁気コンパス、左舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えていた。

#### (2) a 受審人の経歴等

(一部省略)

そして、a 受審人は、昼間に、千葉港千葉第2区（以下、港区については「千葉港」の冠称を省略する。）の航行経験を有していたものの、夜間に同区を航行したことはなかった。

#### (3) 千葉港

千葉港は、東京湾奥部の東側に位置する西方に向けて開口した港で、西部を外港区、港湾施設のある北東部及び南東部をそれぞれ葛南区及び千葉区と称し、同区が更に5区に分かれ、第2区と第4区の境界に千葉県五井海岸北西端から325度（真方位、以下同じ。）方向に延びる長さ約630メートルの五井防波堤が、その北方約450メートルのところから、060度方向に約190メートル延びた後、北方に屈曲して055度方向に約800メートル延びる市原防波堤がそれぞれ築造され、両防波堤によって形成された間口が西方に開いた幅約450メートルの出入口（以下「港口」という。）となっており、第2区南部から港口を経て第4区北部に至る長さ約1.3海里、幅約250メートルの市原航路が定められ、五井防波堤の北西端には毎7秒に赤色2閃光を発する光達距離が7海里で、

灯高10メートルの千葉港五井防波堤灯台（以下、灯台については「千葉港」の冠称を省略する。）が、市原防波堤の南西端には毎6秒に緑色2閃光を発する光達距離が5海里で、灯高9メートルの市原防波堤灯台が、市原航路の北東端には毎3秒に緑色1閃光を発する光達距離4海里の千葉港市原航路第5号灯浮標（以下、灯浮標については「千葉港市原航路」の冠称を省略する。）が、同航路の南東端には毎3秒に赤色1閃光、光達距離4海里の第6号灯浮標がそれぞれ敷設され、両防波堤、両灯台及び両灯浮標が海図W1086に表記されていた。

#### (4) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか3人が乗り組み、A重油50キロリットル及びC重油300キロリットルを積載し、船舶への給油を行う目的で、船首2.5メートル船尾3.0メートルの喫水をもって、令和3年9月27日07時55分京浜港川崎第1区の定係地を発し、神奈川県横須賀港第3区で係留中の自動車運搬船及び千葉第1区で係留中の貨物船にそれぞれ給油を行った後、千葉第2区に向かった。

a受審人は、18時00分千葉第2区に到着し、錨泊中のLPG船に接舷して給油を行った後、18時30分同船を離れて帰途につき、五井防波堤灯台の灯光を視認したら同灯光を頼りに、港口を五井防波堤寄りに航路外を航行する予定で同区を西行した。

a受審人は、離舷操船に引き続いて単独の船橋当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示し、ヘッドアップ表示で1.5海里レンジ設定としたレーダーを作動させ、操舵室の下層に位置する船室で一等航海士、機関長及び一等機関士をそれぞれ休息させ、自らは舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、第5号灯浮標の緑色及び第6号灯浮標の赤色の両閃光を認め、同閃光の西方沖合に五井防波堤灯台

が位置すると判断し、18時41分半少し過ぎ五井防波堤灯台から083.5度1,390メートルの地点で、針路を第6号灯浮標南方沖合に向く249度に定め、5.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、五井防波堤灯台の灯光を探しながら、手動操舵によって進行した。

a受審人は、第6号灯浮標の赤色の閃光南方沖合に差し掛かり、いまだ五井防波堤灯台の灯光を視認することができなかつたので、18時48分半少し前五井防波堤灯台から116.5度460メートルの地点で、針路を僅かに北方に向く256度に転じた。

針路を転じたとき、a受審人は、五井防波堤が正船首260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となったが、視認した周囲の灯浮標の閃光との距離を目測した印象から、このまま進行しても五井防波堤の北方沖合を無難に航過できるものと思ひ、レーダ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わなかつたので、この状況に気付かなかつた。

こうして、a受審人は、五井防波堤に向首進行し、18時50分五井防波堤灯台から147.5度310メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、同防波堤に衝突した。

当時、天候は晴れで風力3の北東風が吹き、潮候はほぼ高潮時にあたり、視界は良好であつた。

衝突の結果、Aは、船首部外板に凹損を伴う擦過傷を生じ、後に修理され、五井防波堤は、コンクリート部に修理を要しない擦過傷を生じた。

（原因及び受審人の行為）

本件防波堤衝突は、夜間、千葉第2区において、出航する際、船位の

確認が不十分で、五井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、千葉第2区において、出航する場合、五井防波堤に向首進行することのないよう、レーダ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、視認した周囲の灯浮標の閃光との距離を目測した印象から、このまま進行しても五井防波堤の北方沖合を無難に航過できるものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、同防波堤に向首進行して五井防波堤との衝突を招き、船体及び同防波堤それぞれ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六級海技士（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4年11月17日

横浜地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁