

令和5年横審第6号

裁 決

一体型プッシャーバージA B貨物船C衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 c

職 名 C船長

海技免許 三級海技士（航海）（履歴限定）

本件について、当海難審判所は、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人cの三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

受審人aを戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和4年1月16日05時49分僅か前

千葉港千葉第4区

2 船舶の要目

船種 船名 押船A

台船B

総トン数	160トン	9,839トン
全長	33.25メートル	129.00メートル
機関の種類	ディーゼル機関	
出力	2,942キロワット	
船種船名	貨物船C	
総トン数	498トン	
登録長	46.89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

Aは、2機2軸2舵を備え、船体中央やや船首寄りに6層の甲板室を有し、その最上部に操舵室を設けた鋼製引き船兼一体型押し船で、同室前部中央に舵輪、その左舷側にレーダー2台及び電子海図システム、右舷側に機関コンソールを備え、a受審人ほか10人が乗り組み、船首2.9メートル船尾3.0メートルの喫水をもって、鋼材4,500トンを載せ、船首4.5メートル船尾4.7メートルの喫水となった非自航パレット運搬船B（以下「台船」という。）の船尾凹部にその船首を嵌合して全長149.95メートルの一体型プッシャーバージ（以下「A押船列」という。）を構成し、令和4年1月16日05時20分千葉港千葉第2区を発し、同港葛南区の錨地に向かった。

ところで、A押船列の操縦性能は、海上公試成績書によれば、Aが船首2.70メートル船尾4.74メートル、台船が船首2.36メートル船尾2.68メートルの各喫水のと看、前後進試験において、前進対水速力11.67ノットの状態で後進発令から船体停止までに要した時間及び停止までの航走距離が2分48秒及び503メートル、

左及び右旋回試験で、前進対水速力11.67ノットの状態から舵角35度とした際の各最大縦距が575メートル及び537メートル、各最大横距が901メートル及び880メートルで、左及び右90度回頭に要する各時間が2分31秒及び2分19秒であった。

a 受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示して操舵室で出航操船に当たり、2台のレーダーを3海里及び6海里レンジとしてそれぞれ作動させ、二等航海士を機関操作に、甲板手を操舵にそれぞれ就けて千葉港千葉第2区を西行して市原航路に入航したのち、05時43分少し前左舷前方1.3海里のところにCのレーダー映像を初認し、05時44分少し過ぎ千葉灯標から128度（真方位、以下同じ。）1.3海里の地点で、針路を294度に定め、9.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により進行し、双眼鏡で左舷前方1.0海里のところに同船の白、白、緑3灯を認めた。

a 受審人は、Cから目を離して前方を横切る他船の動静を気にしながら続航し、05時46分僅か前千葉灯標から132度1.1海里の地点に達したとき、Cが、左舷船首29度1,160メートルのところとなり、その後市原航路の航路外から同航路に入り、自船の進路を避けずに、衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、自船が市原航路内を航行しているため、いずれCが自船の進路を避けるものと思われ、Cに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、a 受審人は、警告信号を行わず、間近に接近しても、速やかに行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとることなく進行し、05時48分半少し前至近に迫ったCを認め、作業灯を点滅して汽笛を吹鳴したのち、機関を後進にかけたものの、及ばず、05時49分僅か前千葉灯標から145度1,170メート

ルの地点において、A押船列は、船首が300度を向き、8.0ノットの速力となったとき、台船の左舷船首部にCの船首が前方から83度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の北風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

また、Cは、第二種船橋航海当直警報装置を有する船首端から船橋の操舵位置までの水平距離36.7メートルの船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋内前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー、右舷側に機関コンソールを備え、c受審人ほか1人が乗り組み、回航の目的で、船首1.0メートル船尾1.4メートルの喫水をもって、同日04時45分千葉港千葉第4区を発し、同港千葉第1区に向かった。

ところで、c受審人は、前々日の14日及びその翌15日の両日にわたり、僚船の積込み作業に引き続いて自船の整備作業等に終日従事し、本件発生前2日間の睡眠時間が合計で6時間しか確保できない状態のまま、出航して船橋当直に就いており、疲労が蓄積して睡眠不足の状態になっていた。

c受審人は、航行中の動力船の法定灯火を表示し、船橋航海当直警報装置を作動させないまま単独の船橋当直に就き、千葉港内を北上して千葉港中袖地先灯浮標東方沖合を航過したのち、05時10分千葉灯標から209度4.5海里の地点で、針路を037度に定めて自動操舵とし、6.5ノットの速力で進行した。

c受審人は、レーダーをノースアップ表示の3海里レンジで前方を4海里まで表示するオフセンターに設定して作動させ、立った姿勢で見張りをを行い、05時38分半僅か過ぎ千葉灯標から192度1.4海里の地点に達したとき、操舵スタンド左舷側の椅子に腰を掛けたところ、蓄積した疲労及び睡眠不足から眠気を覚え、同じ姿勢を続ける

と居眠りに陥るおそれがあったが、カフェインを多く含んだ飲料を摂取するなどして居眠り対策を施していたことに加え、短時間だけ腰を掛けるつもりだったので、まさか居眠りに陥ることはないと思い、すぐに椅子から立ち上がるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく続航した。

こうして、c受審人は、同じ姿勢で操船を続けていつしか居眠りに陥り、05時46分僅か前千葉灯標から167度1,470メートルの地点に達したとき、右舷船首48度1,160メートルのところにA押船列の白、白、紅3灯を視認することができ、その後市原航路をこれに沿って西行する同押船列と衝突のおそれがある態勢で接近する状態であったものの、A押船列の進路を避けることなく進行し、Cは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、A押船列は台船の左舷船首部外板に破口等を生じたが、のちに修理され、Cは船首の圧壊等を生じた。

#### (航法の適用)

本件は、港則法上の特定港である千葉港千葉第4区の市原航路において、A押船列とCとが衝突したものであり、適用航法について検討する。

千葉港には、市原航路を含む4つの航路が設定され、港則法第11条において、「汽艇等以外の船舶は、特定港に出入し、又は特定港を通過するには、国土交通省令で定める航路によらなければならない。」と、また、同法第13条第1項において、「航路外から航路に入り、又は航路から航路外に出ようとする船舶は、航路を航行する他の船舶の進路を避けなければならない。」とそれぞれ規定されている。

A押船列及びCは共に汽艇等以外の船舶に該当し、事実の経過で示したとおり、本件時、両船が互いに視野の内にあり、市原航路をこれに沿

って西行するA押船列と、航路外から航路に入る態勢で北上中のCが、市原航路内で衝突したものと認められることから、本件は、港則法第13条第1項によって律するのが相当である。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、夜間、千葉港千葉第4区において、市原航路をこれに沿って西行するA押船列と、航路外から同航路に入る態勢のCが、衝突のおそれがある態勢で接近した際、Cが、居眠り運航の防止措置が不十分で、A押船列の進路を避けなかったことによって発生したが、A押船列が、動静監視不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

c受審人は、夜間、千葉港千葉第4区において、航路外から市原航路に入る態勢で北上中、椅子に腰を掛けて眠気を催した場合、同じ姿勢を続けると、蓄積した疲労及び睡眠不足から居眠りに陥るおそれがあったから、居眠り運航とならないよう、すぐに椅子から立ち上がるなど、居眠り運航の防止措置を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、カフェインを多く含んだ飲料を摂取するなどして居眠り対策を施していたことに加え、短時間だけ腰を掛けるつもりだったので、まさか居眠りに陥ることはないと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった職務上の過失により、同じ姿勢を続けて居眠りに陥り、市原航路を西行中のA押船列と衝突のおそれがある態勢で接近している状況となったものの、同押船列の進路を避けることなく進行してA押船列との衝突を招き、台船及びC両船にそれぞれ損傷を生じさせるに至った。

以上のc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。

a 受審人は、夜間、千葉港千葉第4区において、市原航路をこれに沿って西行中、左舷船首方にCを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、自船が航路内を航行しているので、いずれCが自船の進路を避けるものと思い、Cに対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、同船が市原航路の航路外から同航路に入り、自船の進路を避けないまま、衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとることなく進行してCとの衝突を招き、台船及びC両船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5年6月14日

横浜地方海難審判所

審判官 米 倉 毅