

令和2年長審第4号

裁 決  
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a  
職 名 A船長  
海技免許 五級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官神崎和徳出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の五級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

理 由

（海難の事実）

- 1 事件発生の年月日時刻及び場所  
令和元年12月23日21時50分  
長崎県松島南方沖合の小角力岩
- 2 船舶の要目  
船種 船名 貨物船A  
総トン数 199トン  
全 長 55.63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、平成17年7月に進水し、居眠り防止装置が設置された船尾船橋型貨物船で、a受審人ほか2人が乗り組み、空倉のまま、船首1.4メートル船尾3.0メートルの喫水をもって、令和元年12月23日19時45分長崎県相浦港を発し、長崎港に向かった。

ところで、Aの居眠り防止装置は、船橋航海当直警報装置装備義務に係る経過措置として設置されたもので、取扱説明書によれば、赤外線センサーにより当直者の動きを4分間検知できなければ操舵室の警報を鳴らし、更に1分間動きを検知できなければ船内通路の警報を鳴らすシステムで、機関の前進信号を入力することで同システムの電源が入り、乗組員によって電源を入れたり切ったりできないものであった。

また、a受審人は、出港前日に休息を十分に取っており、寝不足や疲労が蓄積した状態ではなかった。

a受審人は、長崎港までの航海時間が4時間程度であったことから、出港操船に引き続いて単独の船橋当直に就き、2号レーダーをGPSプロッターとの重畳表示とし、6海里レンジのコースアップで作動させ、操舵室前部中央の舵輪後方の椅子に腰を掛け、同室を閉め切った状態で暖房を効かせ、長崎県佐世保港西方沖合を南下した。

a受審人は、松島西方沖合に至り、21時24分大墓島大瀬灯台から039度（真方位、以下同じ。）3.4海里の地点で、針路を小角力岩に向く135度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分320にかけ、下げ潮に乗じて12.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

定針したとき、a受審人は、周囲に他の船舶を認めなかったことから、気が緩んで眠気を催したが、これまで船橋当直中に居眠りをした

ことがなかったので、居眠りすることはないものと思い、立ち上がって外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

こうして、a受審人は、椅子に腰を掛けた姿勢で続航し、長崎県池島東方沖合で同島の明かりを視認したのち、いつしか居眠りに陥り、居眠り防止装置の警報が発せられないまま、小角力岩手前の予定転針地点を通過し、21時50分大墓島大瀬灯台から100度5.8海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、小角力岩に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで、風力2の北西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期であった。

乗揚の結果、球状船首に亀裂を伴う凹損を生じたが、自力で離礁して佐世保港に入港し、のちに修理された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、松島南方沖合において、長崎港に向けて南下中、居眠り運航の防止措置が不十分で、小角力岩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、松島南方沖合において、単独の船橋当直に就いて長崎港に向けて南下中、周囲に他の船舶を認めなかったことから、気が緩んで眠気を催した場合、暖房が効いた状態で椅子に腰を掛けたままでいると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、立ち上がって外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、これまで船橋当直中に居眠りをしたことがなかったので、居眠りすることはないものと思い、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、居眠りに陥り、小角力岩に向首進行して乗揚を招き、球状船首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五級海技士（航海）の業務を 1 箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 3 年 6 月 2 9 日

長崎地方海難審判所

審判官 覺 前 修