

令和3年函審第1号

裁 決  
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a  
職 名 A船長  
海技免許 六級海技士（航海）（履歴限定）

本件について，当海難審判所は，理事官永本和寿出席のうえ審理し，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2年10月16日04時43分

北海道礼文島南東岸

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 199トン

全 長 54.40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

#### (1) 構造及び設備

Aは、平成11年7月に進水した全通二層甲板船尾船橋型の鋼製貨物船で、3層の甲板室の最上層に操舵室を配し、同室右舷後部に海図台を設け、前部中央に舵輪、右舷側にレーダー2台及びGPSプロッター、左舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備え、右舷前部天井に当直者の動きを12分間検知しなければ警報を発するように設定された第二種船橋航海当直警報装置（以下「当直警報装置」という。）が設置されていた。

#### (2) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか3人が乗り組み、砕石550トンを載せ、船首2.7メートル船尾3.1メートルの喫水をもって、令和2年10月16日03時40分北海道杓形港を発し、北海道船泊港に向かった。

ところで、a受審人は、平素、1日平均約6時間の睡眠をとっており、発航日前日は08時40分に北海道天塩港を出港し、12時50分杓形港に入港した後、荷役を終えて17時頃から休息をとっていたので、本件当日は睡眠不足や疲労が蓄積した状態ではなかった。

a受審人は、出航操船に続いて単独の船橋当直に就き、GPSプロッター及び1号レーダーを6海里レンジのヘッドアップ表示としてそれぞれ作動させ、04時03分少し過ぎ奮部灯台から145度（真方位、以下同じ。）4.78海里の地点で、針路を北海道香深港南東方沖合の転針予定地点に向く341度に定めて自動操舵とし、10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、電気ストーブ2台をつけ、座椅子を置いた海図台に腰を掛けて同椅子にもたれかかった姿勢で続航し、04時23分僅か過ぎ奮部灯台から115.5度1.83海里の地点に達したとき、暖房が効いて心地よくなり、眠気を催したが、睡眠を十分にとっていたことから、居眠りに陥ることはないものと思ひ、操舵室の扉を開け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ことなく進行した。

こうして、a 受審人は、同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、当直警報装置が同人の僅かな体の動きを検知したものの、警報が発せられないまま転針予定地点を通過して礼文島南東岸に向首続航し、04時43分奮部灯台から013.5度2.4海里の地点において、Aは、原針路及び原速力で、同岸に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力3の南西風が吹き、潮候は下げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船底外板に亀裂を伴う擦過傷及び凹損を生じたものの、のち修理された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、礼文島南東方沖合において、船泊港に向けて航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、同島南東岸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、礼文島南東方沖合において、座椅子を置いた海図台に腰を掛け、同椅子にもたれかかった姿勢で単独の船橋当直に就き、船泊港に向けて航行中、暖房が効いて心地よくなり、眠気を催した場合、居眠り運航とならないよう、操舵室の扉を開け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。ところが、同

人は、睡眠を十分にとっていたことから、居眠りに陥ることはないもの  
と思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかつた職務上の過失によ  
り、いつしか居眠りに陥り、転針予定地点を通過し、礼文島南東岸に向  
首進行して乗揚を招き、船体に損傷を生じさせるに至つた。

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 箇月停止する。

よつて主文のとおり裁決する。

令和 4 年 3 月 2 4 日

函館地方海難審判所

審判官 植 松 正