

令和3年広審第45号

裁 決
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a 1
職 名 A船長
海技免許 五級海技士（航海）

受 審 人 a 2
職 名 A一等航海士
海技免許 四級海技士（航海）（履歴限定）

本件について、当海難審判所は、理事官大野徹二出席のうえ審理し、次のおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。
受審人 a 1 を懲戒しない。

理 由

（海難の事実）

- 1 事件発生の日時時刻及び場所
令和3年9月2日23時30分
愛媛県釣島北東岸
- 2 船舶の要目
船種船名 貨物船A

総トン数 499トン
全長 69.19メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出力 1,471キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、平成13年8月に進水し、全通船楼後部に設けた3層の甲板室の最上層に操舵室を、甲板室前方の上甲板下に貨物倉1個を、同倉前方の上甲板上に旋回式ジブクレーン1台をそれぞれ配し、貨物倉下方及び側方にバラスタック等を設けて二重船殻構造とする、最大搭載人員が船員7人、旅客5人の、バウスラスタ及び4翼可変ピッチプロペラを有する1機1軸の全通二層甲板船尾機関型の貨物船兼砂利運搬船で、九州北部、瀬戸内海沿岸等の各港間における砂利、石灰石等の輸送に従事していた。

操舵室前部には、操舵装置が船体中央に位置するよう、左舷側から順に同装置、船内指令装置、機関遠隔操縦装置及びスラスタ操作盤を組み込んだ航海コンソールが装備されたほか、同コンソール左方に、レーダー2台、GPSプロッター及び電子海図情報表示装置が設置されており、同室後部には、右舷側に海図台が、同室後壁中央部に第二種船橋航海当直警報装置（以下「居眠り防止装置」という。）が設けられていた。

(2) 本件時の航行予定等

Aは、令和3年9月2日00時30分福山港に入港し、笠岡地区の岸壁で揚荷役を終え、広島県尾道糸崎港古浜地区の岸壁に移動して待機の後、石灰石を積載する目的で、20時00分頃前示岸壁を離岸し、釣島水道及び速吸瀬戸を經由して大分県津久見港に向かう

こととなった。

発航に先立ち、a 1 受審人は、推薦航路線の北側を西行して釣島水道を経由する計画針路線等をGPSプロッターに入力し、船橋当直については、二等航海士、a 2 受審人、自身の順に輪番で入直す単独の3時間3直制とし、出入港操船のほか、昇橋の要請があれば自身が操船指揮に当たることとして航海時間、航行予定水域の状況等に照らした運航体制をとることとした。

(3) 釣島の状況等

釣島水道は、いずれも愛媛県の、北側に連なる野忽那島、睦月島及び中島並びに南側に連なる興居島及び釣島に挟まれ、東口付近には安芸灘南航路第1号灯浮標が、西口付近には釣島水道灯浮標が、それぞれ設けられ、両灯浮標を結んだ約5海里の直線が推薦航路線として設定された水道で、海上保安庁刊行の瀬戸内海水路誌には、最狭部の水深20メートル以上の水域の幅が約1.5海里あり、安芸灘と伊予灘との間の諸水道のうち最も広い水道であること、陰礁が少ないこと、同航路線に沿って航行すれば左右に圧流されることが少ないことのほか、推薦航路線の北側を西行船が、南側を東行船が航行する経路図が示されていた。

(4) 関係人の経歴等

ア a 1 受審人

a 1 受審人は、漁船等での乗船を経て平成9年4月に現有免許を取得し、その後、航海士として内航貨物船に乗り組み始め、平成27年からAの運航会社が管理する船舶で船長職を執るようになり、釣島水道を毎月2回程度航行していた。

イ a 2 受審人

a 2 受審人は、漁船等での乗船を経て内航油送船に甲板員とし

て乗り組み（途中省略）、その後、航海士として乗り組むようになり、令和3年6月に現有免許を取得し、翌月からAの運航会社が管理する船舶で航海士職を執っていたもので、釣島水道の通航経験が豊富であった。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1、a 2 両受審人ほか3人が乗り組み、空船で、船首1.3メートル船尾3.3メートルの喫水をもって、令和3年9月2日20時00分尾道糸崎港を発し、釣島水道及び速吸瀬戸を經由する予定で、津久見港に向かった。

ところで、a 1受審人は、平素から機会ある毎に船橋当直に当たる乗組員に対し、居眠りに陥るおそれがあったり、不安を覚えたりすれば、船長の昇橋を要請させるなど、同当直を適切に維持するよう指示していた。

a 1受審人は、レーダー1台、GPSプロッター及び電子海図情報表示装置を起動し、居眠り防止装置を作動させないまま、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示して出港操船に当たり、同日23時頃釣島水道に差し掛かるものの、出港部署を解かれて昇橋した二等航海士に対し、周囲の船舶の動静に注意すること、不安を覚えれば直ちに船長に報告して昇橋を要請することを指示した上で、翌3日02時から自身が船橋当直に続いて入港操船に当たることに備え、通航経験が豊富なa 2受審人に同水道での操船を任せて休息をとることとし、20時15分同航海士に同当直を引き継いで降橋した。

a 2受審人は、入直予定の23時頃まで自室で休むことにしたが寝付けなかったため、21時45分頃昇橋し、広島県大崎下島南東方沖合で二等航海士から単独の船橋当直を引き継ぎ、立った姿勢で

4海里レンジとしたレーダーや目視による見張りに当たった後、航海コンソール後方に置いたソファーに腰を掛けて同当直を続けた。

a 2受審人は、GPSプロッターに入力された計画針路線に沿って釣島水道を航行するつもりで、21時56分僅か前来島梶取鼻灯台から323度（真方位、以下同じ。）2.21海里的の地点で、針路を217度に定めて自動操舵とし、12.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、同水道東口付近に向けて進行した。

a 2受審人は、22時51分僅か過ぎ波妻ノ鼻灯台から272度1.80海里的の地点に至ったとき、往来する船舶が少なかった上、海上が穏やかだったことから気が緩んで眠気を催し、ソファーに腰を掛けた姿勢を続けると居眠りに陥るおそれがあったが、この程度の眠気であれば船橋当直を続けられると思い、航海コンソール後方に立って操船に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく同当直を続け、22時57分同灯台から251度2.60海里的の地点で、ソファーに腰を掛けた姿勢のまま自動操舵装置を操作して針路を214度に転じた後、いつしか居眠りに陥った。

こうしてa 2受審人は、安芸灘南航路第1号灯浮標を航過して釣島水道に差し掛かったことに気付かないまま釣島北東岸に向けて続航し、23時30分釣島灯台から070度280メートルの地点において、Aは、原針路、原速力のまま、同岸に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力1の南西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

a 1受審人は、衝撃を感じて昇橋し、乗り揚げたことを認めて事後の措置に当たった。

乗揚の結果、Aは、球状船首に破口を伴う挫屈等を生じたが、引船の援助を得て離礁し、のち入渠して修理された。

(原因の考察)

本件は、尾道糸崎港を発し、釣島水道及び速吸瀬戸を經由する予定で、津久見港に向けて航行中に発生したもので、船橋当直者が、眠気を催した際、居眠り運航の防止措置をとっていれば本件を防止することができたと認められる。

したがって、a 2 受審人が、単独の船橋当直に就き、ソファアーに腰を掛けて自動操舵として船橋当直に当たる中、気が緩んで眠気を催した際、居眠り運航の防止措置を十分にとらず、居眠りに陥ったことは本件発生の原因となる。

a 1 受審人は、本件発生時、a 2 受審人を単独の船橋当直に就け、自ら操船指揮を執っていなかったものであるが、このことが本件発生の原因となるかどうかについて検討する。

船員法第10条（甲板上の指揮）には、「船長は、船舶が港を出入するとき、船舶が狭い水路を通過するときその他船舶に危険の虞^{おそれ}があるときは、甲板にあつて自ら船舶を指揮しなければならない。」と定められている。

本件発生時、Aが釣島水道を南下しており、同水道が狭い水路に該当することから、a 1 受審人の行為は、船員法第10条に違反しており、看過できない事実である。

しかしながら、a 2 受審人の釣島水道の通航経験、同水道東口付近及び西口付近に灯浮標が設けられていること、両灯浮標を結んだ推薦航路線が設定されていること、最狭部の幅が約1.5海里あり、安芸灘、伊予灘間の諸水道のうち最も広い水道であること、前示航路線北側を西行する計画針路線がGPSプロッターに入力されていたこと、a 1 受審人が、船橋当直に当たる乗組員に対し、不安を覚えれば船長の昇橋を要請させるなど、同当直を適切に維持するよう指示していたこと、さらに、

船舶の輻輳状況、天候等に鑑みれば、船長が操船指揮に、航海士が操舵等に当たるなど、船橋当直業務を分担すべき状況にあったとまではいえず、船員法第10条に違反したことと本件乗揚とに因果関係があったとは認められない。

したがって、a1受審人が自ら操船指揮を執らなかったことは、本件発生の原因とならない。

居眠り防止装置を作動させないまま発航したことは、本件発生に至る過程において関与した事実であるが、本件と相当な因果関係があるとは認められない。しかしながら、海難防止の観点から、同装置を有効に活用することが望まれる。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、尾道糸崎港を発し、津久見港に向けて航行中、夜間、釣島水道東口付近に向けて南下する際、居眠り運航の防止措置が不十分で、釣島北東岸に向首進行したことによって発生したものである。

a2受審人は、夜間、単独の船橋当直に就き、ソファーに腰を掛けて自動操舵により釣島水道東口付近に向けて南下中、往来する船舶が少なかった上、海上が穏やかだったことから気が緩んで眠気を催した場合、同じ姿勢を続けると居眠りに陥るおそれがあったから、航海コンソール後方に立って操船に当たるなど、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、この程度の眠気であれば船橋当直を続けられると思い、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、釣島北東岸に向首進行して同岸に乗り上げる事態を招き、船体に損傷を生じさせるに至った。

以上のa2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四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

a 1 受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年8月24日

広島地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人