

令和4年横審第31号

裁 決
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a 1
職 名 A二等航海士
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 a 1 の五級海技士（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11月30日00時26分少し過ぎ
静岡県神子元島北東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A
総 ト ン 数 288トン
全 長 62.54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) 構造及び設備等

Aは、平成27年10月に進水し、バウスラスタを装備する鋼製貨物船で、最上層に操舵室を配した3層の船橋甲板室を船尾部上甲板上に、上甲板下に船首側から順に甲板長倉庫、甲板部倉庫、貨物倉1個及び機関室を配置し、操舵室には、前部中央に舵輪及び船内電話を組み込んだ操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台及びGPSプロッター、右舷側に機関及びバウスラスタ各遠隔操縦装置、後方に椅子、右舷前部天井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。）をそれぞれ備え、船首端から54メートル後方、右舷舷側から2メートル左方の船橋上方にGPSアンテナが設置されていた。

居眠り防止装置は、機関遠隔操縦装置を前進に操作することで主機関の前進信号が伝達されて電源が入り、熱式センサーに船橋当直者の身体の動きが検知されずに12分経過すると、第1段階として操舵室の警報ブザーが、更に1分経過すると第2段階として同室下層の居住区通路に設置された外部警報ブザーが、身体の動きが検知されるまで鳴り続ける仕様であった。

操縦性能は、海上運転成績書によれば、船首1.45メートル船尾2.85メートルの喫水における左及び右各旋回試験では、速力12.75ノットの状態から舵角35度を取ったとき、最大縦距及び最大横距が216.0メートル及び257.9メートル並びに216.0メートル及び261.0メートルで、90度回頭に要する時間が44.4秒及び44.7秒であり、前後進試験では、速力12.75ノットの状態から全速力後進発令したとき、船体が停止するまでの所要時間及び最短停止距離が、1分24.8秒及び

308.52メートルであった。

(2) 神子元島北東方沖合

相模湾と遠州灘の中間に位置する神子元島は、東西方向約200メートル、南北方向約350メートルの無人島で、同島北東方沖合には陸岸から沖合約350メートルのところまで、干出浜並びにその北東側に水上岩、洗岩や干出岩が点在する5メートル等深線及び危険界線で囲まれた浅礁域（以下「神子元浅礁域」という。）が拡張していた。

(3) a 1 受審人の経歴等

a 1 受審人は、（途中省略）神子元島北東方沖合の通航経験が豊富で、神子元浅礁域の存在を承知していた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、船長 a 2（四級海技士（航海）免状受有、受審人に指定されていたところ死亡した。）及び a 1 受審人ほか2人が乗り組み、空倉のまま、船首1.8メートル船尾3.3メートルの喫水をもって、令和3年11月29日16時40分京浜港東京第2区を発し、香川県坂出港に向かった。

発航に先立ち、a 2 船長は、居眠り防止装置の熱式センサーに紙片が貼付され、同センサーが同紙片の動きを船橋当直者の身体の動きとして検知し、12分経過しても警報ブザーが鳴動しないことを知っていたものの、同装置を正常に作動させなかった。

a 2 船長は、船橋当直体制を、23時00分から翌03時00分まで及び11時00分から15時00分までを a 1 受審人が、03時00分から07時00分まで及び15時00分から19時00分までを一等航海士が、07時00分から11時00分まで及び19時00分から23時00分までを自身がそれぞれ入直する、単独の

4時間3直制とし、出入港時、狭水道通過時等には、自ら昇橋して操船の指揮を執っていた。

a 1 受審人は、23時00分伊豆半島東方沖合で昇橋し、a 2 船長から静岡県爪木埼東方沖合で転針して神子元島北方沖合を航行するよう針路法等の引継ぎを受け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6海里レンジ設定としたレーダー1台及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、23時11分少し過ぎ爪木埼灯台から038.5度（真方位、以下同じ。）8.8海里的の地点で、針路を爪木埼東方沖合約1,600メートルの予定転針地点に向く213度に定めて自動操舵とし、11.1ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

ところで、a 1 受審人は、1日に7時間ないし8時間の睡眠を取っており、前日28日08時00分京浜港東京第2区に入港した後は終日作業の割り当てではなく、翌29日07時30分から16時00分まで荷役作業に就き、同作業に引き続いて16時30分まで出港作業に当たったものの、その後自室等で休息を取っていたので、船橋当直交替時には、疲労の蓄積はなく、睡眠不足の状態ではなかった。

a 1 受審人は、暖房が効いた状態で椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、23時29分僅か前爪木埼灯台から042度5.4海里的の地点に達したとき、付近に航行の支障となる他船を見掛けなかったことから、気が緩んで眠気を催すようになり、椅子に腰を掛けたままの姿勢でいると、居眠りに陥るおそれがあったが、これまで船橋当直中に居眠りに陥ったことがなかったため、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、ウイングに出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 1 受審人は、同じ姿勢で操船を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、23時58分少し過ぎ予定転針地点に至ったものの、転針することができず、その後神子元浅礁域に向首接近する状況で進行中、翌30日00時26分少し過ぎ爪木埼灯台から204度5.3海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、同浅礁域の干出岩に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力3の西風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

a 2 船長は、衝撃に気付いて直ちに昇橋し、乗り揚げたことを知って事後の措置に当たった。

乗揚の結果、球状船首に亀裂を伴う擦過傷、推進器翼に欠損等を生じたが、後に修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、神子元島北東方沖合において、坂出港に向けて航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、神子元浅礁域に向首進行したことによって発生したものである。

a 1 受審人は、夜間、神子元島北東方沖合において、単独の船橋当直に就き、坂出港に向けて航行中、周囲に他船を見掛けなかったことから、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姿勢のまましていると、居眠りに陥るおそれがあったのだから、居眠りに陥ることのないよう、ウイングに出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に陥ったことがなかったのに、まさか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った職務上の過失により、いつしか居眠りに陥り、神子元浅礁域に向首進行

して同浅礁域の干出岩への乗揚を招き、船体に損傷を生じさせるに至った。

以上の a 1 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 か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 5 年 3 月 7 日

横浜地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁