

令和4年神審第43号

裁 決
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官岸尾光一出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和4年3月2日22時20分

兵庫県由良港

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 498トン

全 長 74.50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

Aは、操舵室の前部中央に操舵スタンドを、その左舷側にレーダー2台及びGPSプロッターを、右舷側に機関遠隔操作盤及び同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。）をそれぞれ備えた船尾船橋型の鋼製貨物船で、a受審人ほか4人が乗り組み、飼料原料900トンを積載し、船首3.57メートル船尾4.70メートルの喫水をもって、令和4年3月2日13時25分岡山県水島港を発し、友ヶ島水道を經由する予定で、北海道釧路港に向かった。

a受審人は、19時40分明石海峡航路東口東方で、一等航海士から引き継いで単独の船橋当直に就き、GPSプロッター及び6海里レンジとしたレーダーをそれぞれ作動させ、兵庫県淡路島東岸沖合を南下した。

ところで、a受審人は、自身の船橋当直時間以外は、自室で休息をとることができ、また、作業等による疲れもなかったことから、船橋当直に就いたとき、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、21時32分少し過ぎ淡路由良港成山防波堤灯台（以下「由良港防波堤灯台」という。）から029.5度（真方位、以下同じ。）8.33海里の地点で、針路を202度に定めて自動操舵とし、11.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、操舵スタンド後方の椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、21時53分半僅か前洲本沖灯浮標を左舷方約1,000メートルに見て並ぶ、由良港防波堤灯台から035.5度4.52海里の地点に達したとき、周囲に他船を見掛けなくなったことから、気が緩んで眠気を催したが、これまで操船中に居眠りをしたことがなかったので、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、椅子から立ち上がった

て身体を動かすなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく、椅子に腰掛けた姿勢のまま続航した。

こうして、a 受審人は、同じ姿勢のまま操船を続けるうちにいつしか居眠りに陥り、3分ないし4分で作動するように設定された居眠り防止装置の警報が発せられないまま進行し、22時20分由良港防波堤灯台から137度1.12海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、由良港の浅所に乗り揚げた。

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

乗揚の結果、船底外板に擦過傷を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、友ヶ島水道に向けて航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、由良港の浅所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、単独の船橋当直に就き、友ヶ島水道に向けて椅子に腰掛けた姿勢で自動操舵により航行中、周囲に他船を見掛けなくなったことから、気が緩んで眠気を催した場合、同じ姿勢のまま操船を続けると居眠りに陥るおそれがあったから、居眠りに陥ることのないよう、椅子から立ち上がって身体を動かすなど、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、これまで操船中に居眠りをしたことがなかったので、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、由良港の浅所に向首進行して乗り揚げの事態を招き、船体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四級海技士（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29日

神戸地方海難審判所

審判官 前 田 昭 広