

令和4年門審第40号

裁 決  
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a  
職 名 A船長  
海技免許 三級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官高橋寿則出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の三級海技士（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4年3月29日22時48分僅か過ぎ  
福岡県地ノ島北方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A  
総 ト ン 数 499トン  
全 長 68.80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、平成11年8月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、左舷側にレーダー2台及びGPSプロッター、右舷側に機関遠隔操縦装置、同室後壁中央部に第二種相当の船橋航海当直警報装置（以下「当直警報装置」という。）をそれぞれ備え、a受審人ほか4人が乗り組み、石灰石 1,470トンを積載し、船首3.7メートル船尾5.0メートルの喫水をもって、令和4年3月29日13時20分大分県津久見港を発し、福岡県博多港に向かった。

ところで、a受審人は、船橋当直を自身、一等航海士、二等航海士の順に輪番で入直する単独の4時間3直制としていた。

a受審人は、13時50分出港操船を終えて船橋当直を一等航海士に引き継いで自室で休息し、関門海峡を西行したのち、21時30分関門港響新港区で昇橋して二等航海士から引き継いで同当直に就き、レーダー2台、GPSプロッター及び当直警報装置をそれぞれ作動させ、操舵スタンド左舷後方の長椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、22時33分僅か過ぎ倉良瀬灯台から065度（真方位、以下同じ。）2.7海里の地点で、針路をほぼ同灯台に向く245度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分235にかけ、10.7ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、22時37分半僅か前倉良瀬灯台から065度1.9海里の地点に達したとき、周囲に航行の支障となる他船を認めなかったことから気が緩んで眠気を催すようになり、このまま同じ姿勢で操船を続けると居眠りに陥るおそれがあったが、間もなく転針予定地点に至るので、まさか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ることなく、いつしか居眠りに陥った。

こうして、a 受審人は、転針予定地点を通過して当直警報装置の警報が発せられないまま倉良瀬に向首続航し、22時48分僅か過ぎ倉良瀬灯台から071度30メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力で、同瀬に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで、風力1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、球状船首部に破口及び亀裂等を生じたが、のち修理され、倉良瀬護岸に損壊等を生じた。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、地ノ島北方沖合において、博多港に向けて航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、倉良瀬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、地ノ島北方沖合において、単独の船橋当直に就き、自動操舵によって博多港に向けて航行中、眠気を催した場合、長椅子に腰を掛けた姿勢で操船を続けると居眠りに陥るおそれがあったから、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、間もなく転針予定地点に至るので、まさか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、倉良瀬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三級海技士（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5月30日

門司地方海難審判所

審判官 管 啓 二