

令和3年長審第12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、理事官神崎和徳出席のうえ審理し、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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和2年11月6日19時59分少し過ぎ  
熊本県戸島北東岸

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A  
総 ト ン 数 202トン  
全 長 58.30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12年11月に進水した全通二層甲板船尾船橋型の鋼製貨物船で、上甲板上に設けた3層の船室の最上層に操舵室を配し、同室前部中央にa受審人のみぞおちと同程度の高さの操舵スタンドがあって、その右舷側に機関遠隔操縦装置が、左舷側にGPSプロッター及びレーダー2台が、それぞれ設置されていた。

また、Aは、操舵室前部右舷の天井に第二種船橋航海当直警報装置相当品として認められた居眠り防止器と称する装置（以下「居眠り防止装置」という。）が取り付けられており、居眠り防止装置の熱線センサーが船橋当直者の動きを検知しないまま4分経過すると船内に警報を発するように設定されていた。

#### (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、空倉のまま、船首1.9メートル船尾3.5メートルの喫水をもって、令和2年11月6日16時30分熊本県八代港を発し、徳島県徳島小松島港に向かった。

ところで、a受審人は、平素、船橋当直の合間の休息时间などを利用して1日平均8時間の睡眠をとっており、発航日前日には、24時間の航海中、07時30分から11時30分まで、及び19時30分から23時30分までの各間に船橋当直に就いており、その他の時間を休息時間に当てていた。

また、a受審人は、23時30分から翌発航日当日07時30分までの休息時間に睡眠と朝食をとったのち、11時30分まで船橋当直に就き、引き続いて入航操船を行い、11時45分八代港入港時から16時30分同港発航時までの間荷役作業に当たっており、発航時、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、出航操船を行った後、17時07分昇橋した二等航海士に船橋当直を委ねて降橋し、18時00分頃から仮眠をとり、19時20分頃携帯電話の目覚ましアラームにより起床したものの、寝覚めが悪く、眠気を感じていた。

a 受審人は、長島海峡において、19時28分熊本県産島<sup>うぶ</sup>南方沖合で、昇橋して二等航海士から単独の船橋当直を引き継ぎ、GPSプロッター及び0.25海里レンジのコースアップ表示としたレーダー1台をそれぞれ作動させ、19時30分僅か過ぎ戸島灯台から047.5度（真方位、以下同じ。）4.57海里の地点で、針路を鹿児島県長島西岸に位置する鳴瀬<sup>なるせ</sup>鼻西方沖合の予定転針地点（以下「予定転針地点」という。）に向く229度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分310にかけ、8.9ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、窓を閉めて暖房を効かせた操舵室で船橋当直に当たっていたところ、便意を催したので降橋して居住区のトイレに向かって船橋を無人とし、用をたした後、眠気を払拭するつもりで外の階段を経由して操舵室に戻ったものの眠気が払拭できなかったことから、居眠りに陥らないようにするつもりで操舵スタンドの後方に立ち、同スタンドの上面に両肘をついて寄りかかった姿勢で船橋当直に当たった。

a 受審人は、19時44分半僅か前戸島灯台から047度2.44海里の地点に達したとき、眠気を完全に払拭できておらず、そのままの姿勢でいると居眠りに陥るおそれがあったが、それほど強い眠気ではなく、また、立った姿勢だったので、まさか居眠りに陥ることはないと思い、操舵室の外に移動し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 受審人は、同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、予定転針地点に至ったものの、戸島北東岸に向かって続航し、居眠り防止装置の警報が発せず、19時59分半少し過ぎ戸島灯台から027度340メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、同岸付近の浅所に乗り揚げた。

当時、天候は雨で風力2の東北東風が吹き、視界は良好で、潮候は上げ潮の中央期であった。

乗揚の結果、船底外板に亀裂を伴う凹損及び擦過傷を、推進器翼に欠損をそれぞれ生じたが、タグボートの援助を得て離礁した後、自力航行により熊本県牛深港に入港し、のち修理された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、長島海峡において、徳島小松島港に向けて西行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、戸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。

a 受審人は、夜間、長島海峡において、眠気を感じている状態で単独の船橋当直に就いて徳島小松島港に向けて西行中、操舵スタンドの後方に立ち、同スタンドの上面に両肘をついて寄りかかった姿勢で船橋当直に当たっていても眠気を完全に払拭できなかった場合、そのままの姿勢でいると居眠りに陥るおそれがあったから、居眠り運航とならないよう、操舵室の外に移動し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、それほど強い眠気ではなく、また、立った姿勢だったので、まさか居眠りに陥ることはないと思い、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、戸島北東岸付近の浅所に向首進行して乗揚を招き、船底外板及び推進器翼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 2 月 1 6 日

長崎地方海難審判所

審判官 八 田 一 郎