

令和 6 年横審第 6 号

裁 決

貨物船 A 灯標衝突事件

受 審 人 a

職 名 A 船長

海技免許 五級海技士（航海）

補 佐 人 1 人

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

主 文

受審人 a 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 5 年 4 月 2 6 日 0 4 時 1 0 分

伊勢湾北部

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船 A

総 ト ン 数 2 3 8 トン

登 録 長 3 8 . 0 3 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 478キロワット

3 事実の経過

(1) 設備

Aは、平成6年5月に進水した平水区域を航行区域とする船尾船橋型鋼製貨物船で、操舵室前部中央に舵輪、その左舷側にレーダー及びGPSプロッター、右舷側に機関制御盤、後方に椅子をそれぞれ備えていた。

(2) a 受審人の経歴

(省略)

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか1人が乗り組み、空船で、船首0.2メートル船尾2.2メートルの喫水をもって、令和5年4月26日00時30分愛知県三河港を発し、名古屋港第1区に向かった。

これより先、a 受審人は、前日25日05時00分起床し、06時00分名古屋港第1区に着岸して積荷役を行い、10時00分に出港してから15時30分三河港に着岸するまで単独の船橋当直に就き、着岸後は荷役開始まで自室で待機していたものの、荷役開始時刻が未定であったことから、十分な休息をとることができないまま、20時00分から翌26日00時30分まで揚荷役を行った後、出港操船に当たって発航したもので、発航時、疲労が蓄積したうえに睡眠不足の状態であった。

a 受審人は、出港操船に引き続き単独の船橋当直に就き、いずれもヘッドアップ表示で3海里レンジ設定としたレーダー及び5海里レンジ設定としたGPSプロッターを作動させ、椅子に腰掛けた姿勢で操船に当たり、03時53分鬼崎港蒲池北防波堤灯台（以下「蒲池灯台」という。）から236度（真方位、以下同じ。）2.2

海里の地点で、針路を伊勢湾灯標東方沖合に向く 0 1 2 度に定めて自動操舵とし、折からの風浪により左方に 3 度圧流され、機関を回転数毎分 3 2 0 にかけ、9.2 ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、0 4 時 0 4 分僅か過ぎ蒲池灯台から 2 8 7 度 1.6 海里の地点に達したとき、疲労の蓄積と睡眠不足から眠気を催し、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が、これまで航行中に居眠り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て体を動かすなど、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、同じ姿勢で操船を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、伊勢湾灯標に向かって続航し、0 4 時 1 0 分蒲池灯台から 3 1 4 度 2.0 海里の地点において、A は、原針路及び原速力のまま、伊勢湾灯標に衝突した。

当時、天候は雨で風力 4 の東風が吹き、潮候は上げ潮の初期であった。

衝突の結果、左舷船首部に破口を伴う擦過傷等を生じたが、後に修理され、伊勢湾灯標は昇降階段に曲損及び柱脚基部コンクリートの破損等を生じた。

（原因及び受審人の行為）

本件灯標衝突は、夜間、伊勢湾北部において、名古屋港第 1 区に向けて航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、伊勢湾灯標に向かって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、伊勢湾北部において、単独の船橋当直に就き、椅子に腰掛けた姿勢で自動操舵により名古屋港第 1 区に向けて航行中、

疲労の蓄積と睡眠不足から眠気を催した場合、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のだから、椅子から立ち上がって体を動かすなど、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、これまで航行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、いつしか居眠りに陥り、伊勢湾灯標に向かって進行して同灯標への衝突を招き、船体及び伊勢湾灯標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 6 年 8 月 8 日

横浜地方海難審判所

審判官 丸 田 稔