

令和5年広審第22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、理事官高木省吾出席のうえ審理し、
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5年5月17日23時05分

愛媛県下二子島東岸

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 198トン

全 長 55.92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) 構造及び設備並びに船橋当直体制

Aは、平成10年7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、同部左舷側にレーダー2台、同部右舷側に機関制御盤、同制御盤前方にGPSプロッター及び同制御盤前方の天井に船橋当直者の動きを10分間検知しなければ警報を発する第二種船橋航海当直警報装置（以下「当直警報装置」という。）をそれぞれ備えていた。

a受審人は、船橋当直体制を、自身、一等航海士及び二等航海士による4時間交替の単独3直制とし、航行時間に合わせて時間帯を決めていた。

(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1.2メートル船尾3.0メートルの喫水をもって、令和5年5月17日15時40分関門港田野浦区を発し、阪神港神戸区に向かった。

ところで、a受審人は、発航の前々日及び前日、十分に休養を取っていたので、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、19時30分大分県姫島北東方沖合で、一等航海士から船橋当直を引き継いで単独の同当直に就き、レーダー1台及びGPSプロッターを作動させ、操舵室右舷側後部の国際信号旗格納箱に腰をもたれた姿勢で操船に当たり、伊予灘を東行した。

a受審人は、22時45分半僅か前大石灯標から140度（真方位、以下同じ。）1,300メートルの地点で、針路を044度に定めて自動操舵とし、11.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

定針したとき、a受審人は、周囲に航行の支障となる他船を見か

けなかったので、気が緩んで眠気を催したが、今まで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、操舵室から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 受審人は、同じ姿勢を続けて、いつしか居眠りに陥り、当直警報装置の警報が発せられないまま、予定転針地点を通過して下二子島東岸に向首続航し、23時05分大石灯標から054度3.7海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、同東岸に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力2の北東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期であった。

乗揚の結果、球状船首に凹損、船底外板に破口等を生じ、のち廃船処理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、下二子島南西方沖合において、阪神港神戸区に向けて航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、同島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、下二子島南西方沖合において、単独の船橋当直に就き、阪神港神戸区に向けて自動操舵により航行中、周囲に航行の支障となる他船を見かけなかったことから、気が緩んで眠気を催した場合、居眠りに陥ることのないよう、操舵室から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、今まで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、居眠りに陥り、下二子島東岸に向首進行して

乗り揚げる事態を招き、船体に損傷を生じさせ、廃船させるに至った。

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 6 年 2 月 1 4 日

広島地方海難審判所

審判官 山 本 哲 也