

令和5年長審第13号

裁 決
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a 1
職 名 A一等航海士
海技免許 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官川西篤史出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 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3月8日20時50分

唐津湾北部

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 499トン

全 長 76.20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) 構造及び設備等

Aは、平成29年7月に進水し、バウスラスターを装備した全通二層甲板船尾機関型鋼製貨物船で、最上層に操舵室を設けた3層の船橋甲板室を船尾部上甲板上に配置し、操舵室には、前部中央に舵輪、ジャイロコンパス及び自動操舵装置を組み込んだ操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台及び電子海図システム、右舷側にGPSプロッター、機関及びバウスラスター各遠隔操縦装置、後方に背もたれ及び肘掛けの付いた椅子、右舷前部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。）をそれぞれ備えていた。

居眠り防止装置は、操舵室のテレグラフを前進に操作することで主機関の前進信号が伝達されて電源が入り、熱式センサーに船橋当直者の身体の動きが検知されずに12分経過すると、第1段階として操舵室の船橋可視警報が点灯し、更に15秒経過すると第2段階として同室の第1次船橋可聴警報が、更に15秒経過すると第3段階として操舵室下の居住区通路の第2次遠隔可聴警報が、身体の動きが検知されるまで鳴り続ける仕様であった。

操縦性能は、海上試運転成績表によれば、船首1.66メートル船尾3.15メートルの喫水における左及び右各旋回試験では、速力12.2ノットないし12.3ノットの状態から舵角35度をとったとき、旋回径が172.5メートル及び252.9メートルで、90度回頭に要する時間が59.4秒及び56.4秒であり、前後進試験では、速力13.2ノットの状態から全速力後進発令したとき、船体が停止するまでの所要時間が1分39秒であった。

(2) 本件発生に至る経緯

Aは、船長a2及びa1受審人ほか2人が乗り組み、スチールコ

イル726トンを積載し、船首3.0メートル船尾4.0メートルの喫水をもって、令和5年3月8日15時35分関門港小倉区を発し、熊本県長洲港に向かった。

ところで、a2船長は、船橋当直体制を、00時00分から04時00分まで及び12時00分から16時00分までを自身が、04時00分から08時00分まで及び16時00分から20時00分までをa1受審人が、08時00分から12時00分まで及び20時00分から24時00分までを二等航海士がそれぞれ入直する、単独の4時間3直制とし、出入港時、狭水道通過時等には、自ら昇橋して操船の指揮を執っていた。

a1受審人は、16時30分出航作業を終えて昇橋し、a2船長から引き継いで船橋当直に就き、19時30分福岡県玄界島西方沖合に至り、昇橋した二等航海士が体調不良を訴えたので、引き続き船橋当直に当たり、航行中の動力船の灯火を表示し、コースアップ表示で3海里レンジ設定としたレーダーにGPSプロッターの情報を重畳させて作動させ、椅子に腰掛けた姿勢で操船に当たり、20時05分半僅か前筑前姫島港東防波堤灯台（以下「筑前姫島灯台」という。）から035.5度（真方位、以下同じ。）2.88海里の地点で、針路を248度に定めて自動操舵とし、11.5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、a1受審人は、目視及びレーダーで前路を一見して航行の支障となる船舶を見掛けなかったことから気が緩んで眠気を催し、椅子に腰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が、これまで船橋当直中に居眠りに陥っ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つ

た。

こうして、a 1 受審人は、同じ姿勢を続けるうちに、いつしか居眠りに陥り、居眠り防止装置が同人の僅かな身体の動きを検知したものの、可聴警報を発しないまま、佐賀県土器埼東方沖合の予定転針地点を通過し、20時50分筑前姫島灯台から26.2度6.24海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、土器埼東方沖合の浅礁域に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力2の南風が吹き、潮候は上げ潮の末期であった。

a 2 船長は、衝撃を感じて昇橋し、a 1 受審人から説明を受けて乗揚の事実を知り、事後の措置に当たった。

乗揚の結果、船首部船底外板に亀裂を伴う擦過傷を生じたが、のちに修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、唐津湾北部において、長洲港に向けて航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、土器埼東方沖合の浅礁域に向首進行したことによって発生したものである。

a 1 受審人は、夜間、唐津湾北部において、単独の船橋当直に就き、長洲港に向けて航行中、周囲に航行の支障となる船舶を見掛けなくなり、気の緩みから眠気を催した場合、居眠りに陥ることのないよう、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、これまで当直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つた職務上の過失により、居眠りに陥り、土器埼に向首進行して同埼東方沖合の浅礁域への乗揚を招き、

船体に損傷を生じさせるに至った。

以上の a 1 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 8 日

長崎地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁