

令和7年神審第11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、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、  
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6年9月11日23時19分半僅か前

高知県蒲葵島南東方沖合

2 船舶の要目

船種船名 貨物船A

総トン数 349トン

全長 64.72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

Aは、平成29年6月に進水し、バウスラスターを備えた船尾船橋型の鋼製貨物船で、船橋前部中央に操舵スタンドを、その右舷側に機関遠隔操縦装置、左舷側にレーダー2台及びG P S プロッターを装備したほか、船橋航海当直警報装置（以下「当直警報装置」という。）を備え、a受審人ほか3人が乗り組み、空倉のまま、船首1.68メートル船尾3.32メートルの喫水をもって、令和6年9月11日17時00分高知県須崎港を発し、愛媛県東予港に向かった。

ところで、a受審人は、船橋当直を、17時00分から21時00分までを二等航海士が、21時00分から翌日01時00分までを自身が、01時00分から05時00分までを一等航海士がそれぞれ就く、単独当直の4時間交替3直制としていた。

また、a受審人は、平素、1日の睡眠時間が6時間ないし7時間であり、前示須崎港を出港する前日及び前々日にはそれぞれ約7時間の睡眠時間をとっていたことに加え、休息時間があったことから、睡眠不足の状況ではなかった。

a受審人は、20時40分高知県足摺岬北東方沖合で昇橋して二等航海士から船橋当直を引き継ぎ、G P S プロッター及びレーダーを作動させ、22時50分僅か過ぎ柏島灯台から118度（真方位、以下同じ。）5.13海里の地点で、針路を282度に定めて自動操舵とし、11.1ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

22時56分半僅か過ぎa受審人は、柏島灯台から123度4.01海里の地点に達したとき、左舷方の同航船を追い越し、周囲に航行の支障となる他船がいなくなったことから、椅子に腰を掛けたところ、気が緩んで眠気を催したが、これまで当直中に居眠りをしたことがなかつたことから、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ず、椅子に腰を掛けた姿勢のまま続航した。

こうして、a受審人は、いつしか居眠りに陥り、無意識に体が揺れていたものか、当直警報装置の警報が発せられないまま、転針予定地点を通過して蒲葵島東岸に向かって進行し、海上保安庁からの電話で目を覚まして目前に迫った同島の影を認め、23時19分少し前柏島灯台から205度1.51海里の地点で、手動操舵に切り替えて左舵一杯としたものの、及ばず、23時19分半僅か前柏島灯台から210度1.63海里の地点において、Aは、船首が224度を向き、8.8ノットの速力となったとき、蒲葵島南東方沖合の赤瀬に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力1の東北東風が吹き、潮候は下げ潮の初期であった。

乗揚の結果、球状船首に破口等を生じたが、のち修理された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、足摺岬西方沖合において、東予港に向けて航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、蒲葵島東岸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、足摺岬西方沖合において、単独で椅子に腰を掛けた姿勢で船橋当直に就いて東予港に向けて航行中、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、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。ところが、同人は、これまで当直中に居眠りをしたことがなかったことから、まさか居眠りに陥ることはないと想い、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、いつしか居眠りに陥り、

蒲葵島東岸に向かって進行して、同島南東方沖合の赤瀬に乗り揚げる事態を招き、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 7 年 9 月 3 日

神戸地方海難審判所

審 判 官 桐 井 晋 司