令和７年横審第３０号

裁　　決

貨物船Ａ防波堤衝突事件

受　　審　　人　　ａ２

職　　名　Ａ次席一等航海士

海技免許　三級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官畑中充出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主　　文

受審人ａ２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７年１月４日１４時１０分僅か過ぎ

神奈川県横須賀港第４区

２　船舶の要目

船 種 船 名　貨物船Ａ

総 ト ン 数　４９８トン

全　　長　６４.４６４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２２年９月に進水した船尾船橋型鋼製液体化学薬品ばら積船で、操舵室前部に操船コンソールを設け、その中央に舵輪及び自動操舵装置、右舷側にＧＰＳプロッター２台及び機関遠隔操縦装置、左舷側にレーダー２台がそれぞれ備えられ、同室左舷前部天井に第二種船橋航海当直警報装置のモーションセンサーを設置し、船長ａ１及びａ２受審人ほか４人が乗り組み、ベンゼン９７５．４３４トンを積載し、船首３．５メートル船尾４．５メートルの喫水をもって、令和７年１月４日１２時５０分京浜港川崎第１区所在の製油所の桟橋を発し、名古屋港に向かった。

ところで、ａ２受審人は、（一部省略）平成５年現有免許を取得し、内航の貨物船及びタンカーの航海士として乗船するようになり、東京湾を数多く航行した経験を有していた。

また、ａ２受審人は、平成５年１２月から本船に乗り組んでいた。

ａ２受審人は、長期間の下船を経た後の乗船勤務に体が慣れずに疲労感を覚えていた中、昼食をとってすぐに昇橋し、令和７年１月４日１３時３５分東京湾中ノ瀬西方第３号灯標（以下、灯標の名称については「東京湾中ノ瀬西方」の冠称を省略する。）の西方沖合で前直者と交替して単独の船橋当直に就き、第１号灯標を左舷方に見て浦賀水道航路に向ける予定で、中ノ瀬西方海域を南下した。

ａ２受審人は、操舵室の窓を閉め切って暖房を効かせ、４海里レンジで船首方が７海里映るオフセンターとしたレーダー及び５海里レンジとしたＧＰＳプロッターをいずれもノースアップ表示でそれぞれ作動させ、舵輪の後方に立って操船に当たり、１３時３８分半僅か前第２号灯標から３４８度（真方位、以下同じ。）４８０メートルの地点で、針路を２１０度に定めて自動操舵とし、１１．１ノットの対地速

力で進行した。

１３時３９分半僅か前ａ２受審人は、第２号灯標から３０１．５度３００メートルの地点に達したとき、疲労感に加え、食後の満腹感などから眠気を催したが、少しの間しゃがんでから立ち上がれば眠気を我慢できるものと思い、外気に当た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、ａ２受審人は、操舵室の窓を閉め切ったまま、操船コンソールの手すりを両手で握ってしゃがんだところ、疲労感から床に座り込んで、いつしか居眠りに陥り、予定転針地点を通過し、１４時０６分半僅か前第２号灯標から２１１．５度５．０海里の地点でふと目覚め、船首方に防波堤を認めて十分に覚醒しない状態のまま自動操舵の設定ダイヤルを回して１９５度に転針したところ、横須賀港の東北防波堤に向首する状況となって続航し、１４時１０分僅か過ぎ第２号灯標から２０９．５度５．７海里の地点において、Ａは、原針路及び原速力で、同防波堤に衝突した。

当時、天候は晴れで風力３の東風が吹き、潮候はほぼ低調時にあたり、視界は良好であった。

ａ１船長は、自室で休憩していたところ、船体に衝撃を感じ、直ちに昇橋して衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

衝突の結果、球状船首に圧壊等を生じたが、のち修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件防波堤衝突は、名古屋港に向けて中ノ瀬西方海域を航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、横須賀港の東北防波堤に向首進行したことによって発生したものである。

ａ２受審人は、名古屋港に向けて中ノ瀬西方海域を航行中、眠気を催

した場合、居眠り運航とならないよう、外気に当た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、少しの間しゃがんでから立ち上がれば眠気を我慢できるものと思い、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、横須賀港の東北防波堤に向首進行して同防波堤と衝突する事態を招き、船体に損傷を生じさせるに至った。

以上のａ２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８年９月１０日

横浜地方海難審判所

審 判 官　　神　　﨑　　和　　徳