

令和5年海審第1号

裁 決
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 五級海技士（航海）

本件について、海難審判所は、理事官関昌芳出席のうえ審理し、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3年3月8日21時40分

高知県久礼港

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 498トン

全 長 74.50メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1,471キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備

Aは、平成21年5月に進水した船尾船橋型の鋼製貨物船で、船橋の前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台、右舷側に機関コンソールを備え、左舷前部天井にセンサーを取り付けた第二種船橋航海当直警報装置（以下「当直警報装置」という。）を設置していた。

(2) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか4人が乗り組み、石材1,200トンを積載し、船首3.7メートル船尾4.2メートルの喫水をもって、令和3年3月6日16時10分福島県小名浜港を発し、高知県須崎港に向かった。

a受審人は、船橋当直を単独の4時間交替3直制とし、00時から04時及び12時から16時までを二等航海士、04時から08時及び16時から20時までを一等航海士、08時から12時及び20時から24時までを自らに割り振り、当直警報装置を当直者の動きを3分間検知しなければ警報が発するように設定して作動させ、出港操船を終えて同当直を一等航海士に任せて降橋した。

a受審人は、翌々8日17時頃高知県室戸岬南方沖合で昇橋して転針の操船指揮を執ったのち、一旦降橋し、19時10分室戸岬西方沖合に至ったところで割り振り時刻より早く昇橋して一等航海士から引き継いで船橋当直に就いた。

ところで、a受審人は、転針するときに自身の船橋当直以外でも昇橋して操船指揮を執っており、休息の中断や睡眠中でも目が覚めることが頻繁にあつて、睡眠不足の状態であつた。

a受審人は、操舵スタンド後方に立った姿勢で操船に当たって土

佐湾を西行し、20時40分一子碇灯標から108度（真方位、以下同じ。）6.8海里の地点で、針路を須崎港南方の久礼港付近に向く282度に定めて自動操舵とし、10.8ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

21時03分少し前a受審人は、一子碇灯標から118度2.7海里の地点に達したとき、睡眠不足により眠気を催したが、顔を洗えば眠気を払拭できるものと思い、乗組員を呼んで2人で船橋当直に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

a受審人は、顔を洗った後、操舵スタンドにもたれ掛かる姿勢で船橋当直を続けているうち、いつしか居眠りに陥り、当直警報装置によって目が覚めることなく、須崎港に向く針路に転じられず、久礼港に向首したまま続航していたところ、入港に備えて昇橋した一等航海士に起こされ、21時40分僅か前船首至近の防波堤に気付いて機関を全速力後進及び左舵一杯としたものの、効なく、21時40分一子碇灯標から272.5度4.1海里の地点において、Aは、原針路及び原速力で、同港の防波堤の消波ブロックに乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力2の北西風が吹き、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、球状船首に圧壊、船底に破口を伴う凹損等を生じ、後に廃船処理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、夜間、久礼港東方沖合において、須崎港に向け航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、久礼港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、久礼港東方沖合において、須崎港に向け単独の船

橋当直に就いて自動操舵で航行中、睡眠不足により眠気を催した場合、居眠り運航に陥ることのないよう、乗組員を呼んで2人で船橋当直に当たるなど、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、同受審人は、顔を洗えば眠気を払拭できるものと思い、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかつた職務上の過失により、居眠りに陥り、久礼港に向首進行して同港の防波堤の消波ブロックへの乗揚を招き、船体に損傷を生じて全損とさせるに至った。

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 2 月 1 3 日

海難審判所

審判長 審判官 田之上 輝 美

審判官 黒 田 拓 幸

審判官 横 井 幸 治