

令和4年神審第3号

裁 決  
漁船A乗揚事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 六級海技士（航海）（履歴限定）

指定海難関係人 a 2

職 名 A機関長

本件について、当海難審判所は、理事官岸尾光一出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和元年12月17日03時15分

兵庫県浜坂港

2 船舶の要目

船種 船名 漁船A

総トン数 95トン

登録長 29.88メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 669キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等

Aは、船首部に操舵室を配した沖合底びき網漁業に従事する鋼製漁船で、同室前部右舷寄りに操舵スタンド、その右舷側に機関遠隔操作盤、左舷側にレーダー2台、GPSプロッター、魚群探知機等をそれぞれ装備し、船橋航海当直警報装置（以下「居眠り防止装置」という。）を備えていた。

#### (2) 航海当直体制

a 1 受審人は、航海当直体制について、平素、島根県日御碕北西方沖合など兵庫県沖合以外の漁場では、出港操船を終えてから漁場に到着するまでの、及び操業の手じまいを終えてから入港操船に備えて交替するまでの各当直を航海の海技免許を受有していない漁ろう長を兼務する a 2 指定海難関係人及び技能実習生2人を除いた7人に、漁場に到着してからの操業中ないし同手じまいを終えるまでの操船を同指定海難関係人に、浜坂港北方沖合など兵庫県沖合の漁場では、出港操船を終えてから入港操船に備えて交替するまでの航海当直及び操船を a 2 指定海難関係人にそれぞれ当たらせていた。

#### (3) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1 受審人、a 2 指定海難関係人ほかインドネシア共和国籍の技能実習生2人を含む8人が乗り組み、操業の目的で、船首2.0メートル船尾3.5メートルの喫水をもって、令和元年12月12日20時00分浜坂港を発し、日御碕北西方沖合の漁場に向かった。

a 1 受審人は、翌13日07時頃目的の漁場に到着したのち、a

2 指定海難関係人を操船に当たさせた。

a 2 指定海難関係人は、居眠り防止装置の電源を切り、乗組員を配置に就けて操業を始め、日御碕北西方沖合の漁場でえい網を繰り返し、翌々15日13時00分同漁場での操業を終え、浜坂港北方沖合の漁場に移動して23時40分操業を再開し、えい網を繰り返しながら、ずわいがに約12,000尾等を漁獲し、翌々17日00時10分操業期間の最終日の漁を終えた。

ところで、a 2 指定海難関係人は、当時、約4日間の操業に従事し、日御碕北西方沖合の漁場から浜坂港北方沖合の漁場への移動時を除き、1日あたり、15時間ないし19時間就労して3時間ないし5時間しか睡眠に充てられない状況であったことから、疲労が蓄積したうえ、睡眠不足の状態であった。

また、a 1 受審人は、a 2 指定海難関係人が約4日間の操業により、疲労を蓄積させているうえ、睡眠不足の状態であることを承知していた。

a 1 受審人は、a 2 指定海難関係人を単独の航海当直に当たらせて帰途に就くこととし、01時17分少し前浜坂港矢城ヶ鼻灯台から347.5度（真方位、以下同じ。）19.7海里の地点で、針路を浜坂港港外に向く167度に定めて発進し、自動操舵として10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

漁場を発進するに当たり、a 1 受審人は、a 2 指定海難関係人が疲労を蓄積させているうえ、睡眠不足の状態であったことから、居眠りに陥るおそれがあったが、今まで、同指定海難関係人が航行中に居眠りしたことがなかったため、居眠りに陥ることはないものと思い、a 2 指定海難関係人に対し、眠気を催したら、直ちに船長に報告するなど、居眠り防止についての指示を十分に行わなかった。

a 2 指定海難関係人は、漁場を発進したのち、居眠り防止装置の電源を投入しないまま、甲板上で行われていた漁獲物の仕分作業や網の修理作業の様子を見ながら、立った姿勢で操船に当たり、02時47分浜坂港矢城ヶ鼻灯台から348.5度4.7海里の地点に達したとき、同作業が終了したことから、操舵室左舷側に置かれた鋼製の箱に腰掛けたところ、蓄積した疲労と睡眠不足から眠気を催したが、立ち上がって操船したり、直ちに船長に報告したりするなど、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 2 指定海難関係人は、同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、浜坂港の沖防波堤に向首して続航し、03時15分浜坂港矢城ヶ鼻灯台から078度250メートルの地点において、Aは、原針路、原速力のまま、同防波堤北面の消波ブロックに乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力3の南南東風が吹き、潮候は上げ潮の末期であった。

a 1 受審人は、操舵室後部の寝台で休息していたところ、衝撃を受けて操舵室前部に赴き、乗揚の事実を知って事後の措置に当たった。

乗揚の結果、球状船首及び船底外板に破口を伴う凹損、ビルジキールに曲損等を生じたが、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、浜坂港北方沖合において、同港に向けて帰航中、居眠り運航の防止措置が不十分で、浜坂港の沖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。

運航が適切でなかったのは、船長が、航海の海技免許を受有していな

い機関長を航海当直に当たらせ、浜坂港に向けて漁場を発進する際、居眠り防止についての指示を十分に行わなかったことと、機関長が、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかつたことによるものである。

a 1 受審人は、夜間、浜坂港北方沖合において、a 2 指定海難関係人を単独の航海当直に当たらせ、同港に向けて漁場を発進する場合、a 2 指定海難関係人が連日の操業により、疲労を蓄積させているうえ、睡眠不足の状態であったのだから、a 2 指定海難関係人に対し、眠気を催したら、直ちに船長に報告するなど、居眠り防止についての指示を十分に行うべき注意義務があった。ところが、a 1 受審人は、a 2 指定海難関係人が航行中に居眠りしたことがなかつたことから、居眠りに陥ることはないものと思ひ、居眠り防止についての指示を十分に行わなかつた職務上の過失により、a 2 指定海難関係人が居眠りに陥り、浜坂港の沖防波堤に向首進行して、同防波堤の消波ブロックに乗り揚げる事態を招き、船体に損傷を生じさせるに至つた。

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 3 号を適用して同人を戒告する。

よつて主文のとおり裁決する。

令和 4 年 9 月 1 5 日

神戸地方海難審判所

審判官 下 條 正 昭