

令和2年長審第1号

裁 決  
漁船A防波堤衝突事件

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 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

令和元年6月10日06時15分

熊本県天草港（上平港区）

2 船舶の要目

船種 船名 漁船A

総トン数 198トン

全 長 46.85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

Aは、平成6年12月に進水した活魚の運搬に従事する船尾船橋型鋼製漁船で、船体中央部の上甲板下に魚倉8個を設け、上甲板上にクレーン1基を装備し、船尾部の上甲板上に設けた3層の船橋甲板室の最上層に操舵室を配置し、同室には、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、その前方に磁気コンパス、左舷側にレーダー2台、GPSプロッター及び測深機、右舷側に機関遠隔操縦装置、後方に背もたれ及び肘掛けの付いた椅子、右舷後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3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次遠隔可聴警報が、更に15秒経過すると第3段階として船長室及び一等航海士室の第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、海上公試運転成績書によれば、船首0.92メートル船尾3.10メートルの喫水における左及び右各旋回試験では、速力11.684ノットの状態から舵角35度をとったとき、旋回径がいずれも61.0メートルで、90度回頭に要する時間がそれぞれ26秒及び25秒であり、前後進試験では、速力11.684ノットの状態から全速力後進を発令したとき、船体が停止するまでの所要時間が40秒であった。

#### (2) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか5人が乗り組み、海水380トン魚倉に張り、はまちを積載する目的で、船首2.8メートル船尾3.7メートルの喫水をもって、令和元年6月10日05時10分熊本県牛深港の係留地を発し、同県天草市楠浦町沖合のいけすに向かった。

これより先、a受審人は、前日09時30分牛深港に入港し、19時00分頃から発航当日00時30分頃にかけて、船内や牛深市内の飲食店において飲酒を伴う食事をした後、01時00分就寝し、05時00分に起床したが、平素の睡眠時間が6時間であるところ、発航直前の睡眠時間が4時間であったことから、発航時、睡眠不足及び酒気帯びの状態であった。

ところで、a受審人は、航行中に居眠り防止装置を常時作動させておかなければならなかったものの、平素から航行中に同装置を作動させておらず、本件当時も居眠り防止装置を作動させないで発航したものであった。

a受審人は、はまちの積込み開始時間が07時30分の予定で、目的地まで2時間の航海であったことから、出航操船に引き続いて単独の船橋当直に就き、オフセンターで1.5海里レンジ設定としたレーダー1台及び4海里レンジ設定としたGPSプロッターをそれぞれ作動させ、椅子に腰を掛けて背もたれに体を預けた姿勢で、操舵室を閉め切った状態で冷房を効かせ、牛深港東方沖合を東行し、同沖合の熊本県戸島の南側水域を回って北上した。

a受審人は、戸島東方沖合に至り、05時35分少し前戸島灯台から096度（真方位、以下同じ。）990メートルの地点で、針路を長島海峡の中央付近に向く022度に定めて自動操舵とし、8.7ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、05時42分半僅か過ぎ戸島灯台から044度

1.39海里の地点に至ったとき、周囲に他船を認めなくなり、睡眠不足と気の緩みから眠気を催したが、これまで長島海峡を航行中に居眠りをしたことがなかったため、まさか居眠りに陥ることはないものと思いき、椅子から立ち上がるなど、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、鹿児島県鳴瀬鼻北方沖合の予定転針地点を通過し、06時15分戸島灯台から027度5.84海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、天草港（上平港区）の上平第1防波堤の南面に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北風が吹き、潮候は下げ潮の末期であった。

衝突の結果、Aは、船首部外板に凹損等を生じたが、自力で航行して牛深港に入港し、のちに修理され、上平第1防波堤は、上部構造物及び本体のコンクリートに欠損及び亀裂等を生じ、a受審人が左外傷性角膜上皮剥離を負った。

#### （原因の考察）

本件後に計測したa受審人の呼気1リットル当たりのアルコール濃度により、本件発生時の血中アルコール濃度並びに発航及び戸島の南側水域を回って北上した各操船状況に鑑みれば、アルコールの影響により正常な操船に支障を来すおそれのある状態にまで至っていなかったと推認され、居眠り運航の防止措置をとることが可能な心身及び身体の状態であったにもかかわらず、そのことを十分に行っていなかったもので、同人が飲食したのちに酒気を帯びた状態で発航し、船橋当直に就いたことは、本件と相当な因果関係があるとは認められない。

(原因及び受審人の行為)

本件防波堤衝突は、長島海峡において、楠浦町東方沖合のいけすに向けて航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、天草港（上平港区）の上平第1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。

a 受審人は、長島海峡において、単独の船橋当直に就き、楠浦町東方沖合のいけすに向けて航行中、周囲に航行の支障となる他船を見掛けなくなり、睡眠不足と気の緩みから眠気を催した場合、居眠り運航に陥ることのないよう、椅子から立ち上がるなど、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、同人は、これまで同海峡を航行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、天草港（上平港区）の上平第1防波堤に向首進行して同防波堤への衝突を招き、船体及び上平第1防波堤それぞれに損傷を生じさせ、自らが負傷する事態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5年9月7日

長崎地方海難審判所

審判官 菅 生 貴 繁