

令和4年長審第13号

裁 決

漁船A貨物船B衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

操縦免許 小型船舶操縦士

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 を戒告する。

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7月30日04時49分少し過ぎ

長崎県五島列島北西方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	漁船A	貨物船B
総 ト ン 数	18トン		50,907トン
全 長			235.00メートル
登 録 長	21.26メートル		
機 関 の 種 類	ディーゼル機関		ディーゼル機関

出 力 809キロワット 11,910キロワット

3 事実の経過

(1) Aの構造及び設備

Aは、平成19年1月に進水した中型まき網漁業に灯船として従事するFRP製漁船で、船体ほぼ中央に操舵室を配し、同室前部右舷側に舵輪を、舵輪の後方に操縦者用の椅子を、同椅子の右舷側壁にレーダー操作盤及びGPSプロッター操作盤を、操舵室前部左舷側に魚群探知機2台を、魚群探知機の左舷側壁に汽笛のスイッチを、同室前部窓下の棚に、左舷から順に潮流計、レーダー2台、ソナー2台及びGPSプロッター並びに機関遠隔操縦装置をそれぞれ装備していた。

また、Aは、操縦者の居眠りを防止する目的で、操舵室前部右舷の天井に操縦者の動きを感知するモーションセンサーを取り付け、同センサーが操縦者の動きを検知しないまま5分経過すると警報を発するように設定された装置（以下「居眠り防止装置」という。）を装備していた。

(2) Bの構造、設備及び操縦性能等

Bは、2010年6月に建造された船尾船橋型の鋼製貨物船で、上甲板に設けた3層の船室の最上層に操舵室を配し、同室前部中央に操舵スタンドを、右舷側にレーダー2台を、左舷側に船橋コンソールを、同室後部に海図台をそれぞれ設置していた。

また、Bの操縦性能は、海上公試運転成績書によれば、船首5.489メートル船尾7.882メートルの喫水で、15.6ノットの速力で進行中に舵角35度で左旋回したとき、最大縦距及び最大横距が727.07メートル及び681.40メートル、15.1ノットの速力で進行中に舵角35度で右旋回したとき、最大縦距及

び最大横距が710.68メートル及び787.94メートル、14.9ノットの速力で進行中に全速力後進を発令したとき、船体が停止するまでに要した時間及び最短停止距離が9分15秒及び2,220メートルであった。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人が1人で乗り組み、操業の目的で、船首0.5メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、令和3年7月26日08時00分長崎県太郎ヶ浦漁港を発し、五島列島西方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、13時00分前示漁場に到着し、操業と錨泊を連日繰り返し、越えて30日03時30分同漁場を発進して五島列島北方沖合の漁場に向かった。

ところで、a受審人は、平素、1日の睡眠時間が5時間ないし6時間で、五島列島西方沖合の漁場では、毎日20時から翌日04時まで操業したのち錨泊し、19時まで睡眠と休息の時間を確保していたものの、睡眠時間が日中でカーテンを閉めても部屋が明るいこと及び自船に接近する他船の有無が気になり、安眠できない日が4日続いたことから、漁場を発進したとき、眠気を感じていた。

a受審人は、窓を閉めて冷房を効かせた操舵室で、椅子に腰を掛けた姿勢で船橋当直に当たり、航行中の動力船の法定灯火を表示し、僚船同士が互いに認識できるよう船尾灯の上方に紅、白、紅3個の明かりを点灯し、2台のレーダーをヘッドアップ表示の12海里レンジ及び1.5海里レンジにそれぞれ設定して作動させ、03時55分僅か前五島白瀬灯台から270.5度（真方位、以下同じ。）38.9海里の地点で、針路を079度に定めて自動操舵とし、13.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、眠気を払拭しようとしてコーヒーを飲んで続航し、04時19分半少し過ぎ五島白瀬灯台から272.5度33.7海里の地点に達したとき、眠気を完全に払拭できておらず、椅子に腰を掛けたままの姿勢でいると居眠りに陥るおそれがあったが、居眠りするほどの強い眠気ではないので、居眠りに陥ることはないと思い、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なかつた。

こうして、a 受審人は、同じ姿勢を続けるうち、いつしか居眠りに陥り、居眠り防止装置の警報が発せられない状態で進行し、04時42分半五島白瀬灯台から274.5度28.9海里の地点に達したとき、Bが左舷船首48度2.1海里のところとなり、その後同船が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったものの、Bに対して警告信号を行うことも、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航し、04時49分半少し過ぎ五島白瀬灯台から275.5度27.4海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その船首がBの右舷船尾部に後方から58度の角度で衝突した。

当時、天候は曇りで風力1の南風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

また、Bは、フィリピン共和国籍の船長b1及び一等航海士b2ほか同国籍19人の船員が乗り組み、空倉のまま、船首7.64メートル船尾8.76メートルの喫水をもって、同月29日21時36分（現地時間）大韓民国麗水港を発し、オーストラリア連邦ニューキャッスル港に向かった。

b2一等航海士は、翌30日04時00分少し前昇橋し、操舵手1人と共に船橋当直に就き、航行中の動力船の灯火を表示し、04

時00分五島白瀬灯台から294.5度32.3海里の地点で、針路を169度に定めて自動操舵とし、13.3ノットの速力で進行した。

b2一等航海士は、04時36分五島白瀬灯台から281度28.5海里の地点に達し、右舷船首43度4.1海里のところにAの白、紅2灯を初めて視認して同船の動静監視を始め、04時42分半五島白瀬灯台から278.5度28.0海里の地点に至ったとき、Aが右舷船首42度2.1海里のところとなり、その後同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するのを認めたが、Aが自船の船尾方を航過するものと思い、右転するなど、同船の進路を避けずに続航した。

こうして、b2一等航海士は、04時43分半少し過ぎ五島白瀬灯台から278度27.9海里の地点に達したとき、衝突のおそれを感じて左転を開始したものの、Bは、船首が137度を向き、13.2ノットの速力となったとき、前示のとおり衝突した。

b1船長は、自室で就寝中、b2一等航海士からの報告を受けて衝突の事実を知り、事後の措置に当たった。

衝突の結果、Aは、船首部に圧壊等を生じたが、のち修理され、Bは、右舷船尾部船側外板に凹損及び擦過傷を生じた。

(航法の適用)

本件は、夜間、五島列島北西方沖合において、東行する日本国籍のAと南下するパナマ共和国籍のBとが衝突したもので、衝突地点は、日本の領海外であることから、1972年の海上における衝突の予防のための国際規則が適用される。

両船は、夜間、航行中の動力船の灯火を表示し、互いに他の船舶の視

野の内にあり、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突に至ったもので、両船の付近には航行の支障となる障害物や他船が存在せず、衝突のおそれがある態勢となってから衝突に至るまでの間に、それぞれに要求される動作をとるのに十分な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、本件は、1972年の海上における衝突の予防のための国際規則第15条の横切り船の航法によって律するのが相当である。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、夜間、五島列島北西方沖合において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、南下するBが、前路を左方に横切るAの進路を避けなかったことによって発生したが、東行するAが、居眠り運航の防止措置が不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

a 受審人は、夜間、五島列島北西方沖合において、椅子に腰を掛け、眠気を感じている状態で同列島北方の漁場に向けて東行中、コーヒーを飲んでも眠気を完全に払拭できなかった場合、椅子に腰を掛けたままの姿勢でいると居眠りに陥るおそれがあったから、居眠り運航とならないよう、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。しかるに、同人は、居眠りするほどの強い眠気ではないので、居眠りに陥ることはないと思い、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、前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するBに対して警告信号を行うことも、間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行して衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ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 3 号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 5 年 1 1 月 1 日

長崎地方海難審判所

審判官 八 田 一 郎