

令和5年仙審第9号

裁 決
漁船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）（履歴限定）

本件について、当海難審判所は、理事官高橋政章出席のうえ審理し、
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 of 年月日時刻及び場所

令和5年2月4日05時10分

宮城県大島北西岸

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

総 ト ン 数 29トン

全 長 27.00メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 736キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備

Aは、平成14年3月に進水したアルミニウム合金製漁船で、船体中央部に操舵室を配し、同室前部中央の棚にレーダー2台、GPSプロッター及び魚群探知機、左舷側に機関と舵を操作することができる延長コードが付いたリモートコントローラー（以下「リモコン」という。）、右舷側に舵輪及び機関遠隔操縦装置をそれぞれ備え、両舷に背もたれ付きの椅子を設けていた。

(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、僚船を救援する目的で、船首0.8メートル船尾2.5メートルの喫水をもって、令和5年2月4日04時45分宮城県気仙沼港を発し、同港南方沖合に向かった。

ところで、a受審人は、Aの入渠を済ませ、ここ数日は岸壁に係留して次の出漁に向けての準備作業を行っていて、7時間ないし9時間の睡眠を取っており、本件前日も23時に就寝し、翌朝08時頃に起床して同作業を行う予定であったところ、04時頃に気仙沼港南方沖合で操業中の僚船から救援要請の電話を受け、急遽、出航することとなったものの、約5時間の睡眠を取っていた。

a受審人は、2台のレーダーをノースアップ表示として0.5海里レンジ及び3海里レンジでそれぞれ作動させ、電気ストーブをつけて操舵室左舷側の椅子に腰を掛け、リモコンを使用して単独で操船に当たって気仙沼港を南下し、05時04分少し前気仙沼港梶ヶ浦防波堤灯台（以下「梶ヶ浦灯台」という。）から315度（真方位、以下同じ。）730メートルの地点で、針路を155度に定めて自動操舵とし、8.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、05時04分僅か過ぎ梶ヶ浦灯台から312.5度650メートルの地点に達したとき、操舵室の暖房がきいて心地よくなったことから、眠気を催したが、予定転針地点まであと僅かな距離だったので、これぐらいの眠気なら我慢できるものと思い、同室の窓を開けて外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかった。

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、予定転針地点を通過して大島北西岸に向首続航し、05時10分梶ヶ浦灯台から170.5度880メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力で、同島北西岸に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力2の西北西風が吹き、潮候は下げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船底外板に擦過傷及び推進器翼に欠損等を生じたものの、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、気仙沼港において、同港を航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、大島北西岸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、気仙沼港において、同港を航行中、操舵室の暖房がきいて心地よくなったことから、眠気を催した場合、居眠り運航とならないよう、同室の窓を開けて外気に当たるなど、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。ところが、同人は、予定転針地点まであと僅かな距離だったので、これぐらいの眠気なら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、大島北西岸に向首進行して乗り揚げる事態を招き、

船体に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 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 3 月 2 6 日

仙台地方海難審判所

審 判 官 植 松 正