

令和7年横審第24号

裁 決  
漁船A乗揚事件

受 審 人 a  
職 名 A甲板員  
操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、当海難審判所は、理事官畑中充出席のうえ審理し、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7年4月27日02時30分

三重県三木埼南西方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

総 ト ン 数 44トン

全 長 26.90メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 691キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等

Aは、船体中央に操舵室を配置した沖合底びき網漁業に従事する軽合金製漁船で、同室中央に舵輪、舵輪前方に自動操舵装置及び第二種船橋航海当直警報装置（以下「当直警報装置」という。）、舵輪右舷側に舵を操作するリモートコントローラー（以下「舵リモコン」という。）、レーダー、GPSプロッター（以下「1号GPS」という。）及び魚群探知機、舵輪左舷側に機関遠隔操縦装置及びGPSプロッターをそれぞれ備えていた。

当直警報装置は、モーションセンサー及びリセットスイッチをそれぞれ備え、5分以内に、同センサーによって当直者の動きを感知するか、同スイッチが押されないと音響による警報を発するように設定されていたもので、台の上に結束バンドで固定された舵リモコンの左隣に設置されていた。

Aは、令和5年8月に船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則（昭和26年運輸省令第91号）第2条の7第2号並びに船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則第2条の7の国土交通大臣が告示で定める基準を定める告示（平成15年国土交通省告示第651号）第2条に規定する小型船舶の要件に適合していることの確認を受けており、その確認書には船長x及びa受審人の氏名並びに操縦免許証番号等が記載されていた。

#### (2) 本件発生に至る経緯

Aは、x船長及びa受審人ほか4人が乗り組み、操業の目的で、令和7年4月25日23時30分三重県尾鷲港を発し、翌26日04時00分和歌山県大島東方沖合の漁場に至って操業を行ったのち、船首0.8メートル船尾2.7メートルの喫水をもって、17時

00分同漁場を発して尾鷲港東方沖合の漁場に向かった。

ところで、a受審人は、4月25日の睡眠時間が約7時間で、翌26日の睡眠時間が約4時間であったものの、疲れもなく、睡眠不足の状態でもなかった。

また、a受審人は、ふだん、操船に当たる際、当直警報装置の警報の残時間表示を見て、モーションセンサー付近に手を伸ばして左右に振って反応させるか、リセットスイッチを押して警報が鳴らないようにしていた。

x船長は、翌27日00時30分頃三重県鵜殿港東方沖合で、a受審人に1号GPSに表示された尾鷲港東方沖合の漁場までの航行予定針路を示し、速力を調整して同漁場に到着すること及び漁場到着時に船長を起こすことを指示し、操舵室後方で仮眠をとった。

a受審人は、単独で舵輪後方に設置された椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、レーダーを3海里レンジでノースアップ表示とし、1号GPSを4海里の範囲で表示させ、熊野灘を北上したのち、01時22分僅か過ぎ二木島灯台から185度（真方位、以下同じ。）3.7海里の地点で、針路を038度に定めて自動操舵とし、6.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、02時05分三重県神須ノ鼻南東方沖合に至り、定期的に当直警報装置へ手を伸ばしながら、同じ姿勢で操船を続け、02時06分少し前二木島灯台から096度2.4海里の地点に達したとき、周囲に南下船を見掛けたものの、航行に支障はなく、慣れた海域であった安心感から、気が緩んで眠気を催し、単独のまま操船を続けると居眠りに陥るおそれがあったが、今まで航行中に居眠りに陥ったことがなく、漁場まであともう少しで到着するので、まさか居眠りに陥ることはないものと思い、他の乗組員を操舵室に

呼び、2人で操船に当たるなど、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、単独で操船を続け、モーションセンサーに伸ばした手が舵リモコンのダイヤルに触れたものか、僅かに左舵がとられて緩やかに左回頭を開始し、間もなく居眠りに陥り、三木埼南西方沖合の浅所（以下「三木埼南西浅所」という。）に向かって続航し、02時30分二木島灯台から053度3.4海里の地点において、Aは、船首が342度を向いたとき、原速力のまま、三木埼南西浅所に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力2の西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

x船長は、a受審人に起こされて乗揚の事実を知り、事後の措置にあたった。

乗揚の結果、船底外板に擦過傷及びプロペラ翼先端に曲損を生じたが、自力離礁して愛知県形原漁港に帰港し、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、三木埼南西方沖合において、尾鷲港東方沖合の漁場に向けて北上中、居眠り運航の防止措置が不十分で、三木埼南西浅所に向かって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、三木埼南西方沖合において、単独で椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、気が緩んで眠気を催した場合、単独のまま操船を続けると居眠りに陥るおそれがあったのだから、居眠りに陥ることのないよう、他の乗組員を操舵室に呼び、2人で操船に当たるなど、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、同人は、今まで航行中に居眠りに陥ったことがなく、漁場まであともう少

しで到着するので、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行わなかった職務上の過失により、居眠りに陥  
り、三木埼南西浅所に向かって進行して乗揚を招き、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 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 8 年 2 月 2 6 日

横浜地方海難審判所

審判官 上 羽 直 樹