

令和5年海審第2号

裁 決

漁船A乗揚事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

指定海難関係人 a 2

職 名 A機関員

本件について、海難審判所は、理事官杉谷昭出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の四級海技士（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3年1月25日01時55分半僅か過ぎ

鹿児島県馬毛島東岸

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

総 ト ン 数 323トン

全 長 57.20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) 構造及び設備等

Aは、昭和62年9月に進水した、養殖漁業に活魚運搬船として従事する船尾船橋型の鋼製漁船で、船橋中央部に操船コンソールを設置し、同コンソールの中央に舵輪を、その左舷側に1号レーダー、GPSプロッター及び機関遠隔操縦装置を、右舷側に機関計器類及び2号レーダーをそれぞれ装備し、左舷前部窓際及び舵輪後方に椅子各1脚を置いており、第2種船橋航海当直警報装置（以下「当直警報装置」という。）を備えていた。

(2) 関係人の経歴等

ア a1受審人

a1受審人は、水産高校を卒業した後、Aに甲板員として乗船し、平成12年に現有免許を取得して二等航海士となり、一等航海士を経て、翌々14年から同船の船長職を執っていた。

イ a2指定海難関係人

a2指定海難関係人は、かつお漁船に乗船したり養殖業に従事したりした後、令和元年にAに機関員として乗船し、2人体制での船橋当直の経験を積み、甲板部航海当直部員の認定を受けずに、単独の船橋当直に就いていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a1受審人及びa2指定海難関係人ほか3人が乗り組み、空船のまま、活魚積込みの目的で、船首1.5メートル船尾4.5メートルの喫水をもって、令和3年1月24日12時10分高知県宿毛港を発し、種子島海峡を経由する予定で、鹿児島県奄美大島の篠

川湾所在の養殖施設に向かった。

発航するにあたり、a 1 受審人は、船橋当直を単独の 3 時間交替 4 直制とし、00 時から 03 時及び 12 時から 15 時までを a 2 指定海難関係人、03 時から 06 時及び 15 時から 18 時までを自身、06 時から 09 時及び 18 時から 21 時までを甲板長、09 時から 12 時及び 21 時から 24 時までを一等航海士に割り振り、同指定海難関係人に単独の船橋当直を委ねることとしたが、同人には船橋当直を適切に行う十分な能力があるものと思い、必要に応じて船長に連絡することなど、船橋当直者に対する居眠り運航防止についての指示を徹底しなかった。

a 1 受審人は、出港操船の後、a 2 指定海難関係人に船橋当直を委ねて一旦降橋し、15 時 00 分豊後水道の宮崎県北浦漁港東方沖合で再び昇橋して同当直に就き、18 時 00 分同県細島港東方沖合に差し掛かったところで、甲板長に船橋当直を引き継いで降橋した。

a 2 指定海難関係人は、翌 25 日 00 時 00 分馬毛島灯台から 041 度（真方位、以下同じ。）21.0 海里の地点で、一等航海士から船橋当直を引き継ぎ、舵輪後方の椅子に腰を掛けた姿勢で見張りに当たり、針路を引き継いだままの鹿児島県種子島と馬毛島の間に向く 217 度に定めて自動操舵とし、機関を全速力前進にかけて 11.2 ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

01 時 20 分半僅か過ぎ a 2 指定海難関係人は、馬毛島灯台から 050 度 6.0 海里の地点に達したとき、穏やかなうえに航行船や操業中の漁船が少なくて気が緩み、眠気を催したが、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、当直警報装置の警報が発せられることなく、馬

毛島東岸に向首して続航し、01時55分半僅か過ぎ馬毛島灯台から153度1.5海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、同岸の浅所に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力3の北東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期に当たり、視界は良好であった。

a1受審人は、自室で休息中に衝撃を感じて昇橋し、乗り揚げたことを知って事後の措置に当たった。

乗揚の結果、船首部船底外板等に破口等を生じ、手配した作業船によって引き下ろされた後に廃船処理され、a2指定海難関係人が前頭部打撲傷等を負った。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、馬毛島北東方沖合において、奄美大島の養殖施設に向けて航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で、馬毛島東岸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、宿毛港を発航する際、船橋当直者に対する居眠り運航防止についての指示を徹底しなかったことと、機関員が、船橋当直に当たる際、居眠り運航の防止措置を十分にとらなかったこととによるものである。

a1受審人は、宿毛港を発航する場合、a2指定海難関係人に単独の船橋当直を委ねることとしたのだから、居眠り運航に陥ることのないよう、必要に応じて船長に連絡することなど、船橋当直者に対する居眠り運航防止についての指示を徹底すべき注意義務があった。しかるに、同受審人は、同指定海難関係人には船橋当直を適切に行う十分な能力があるものと思い、船橋当直者に対する居眠り運航防止についての指示を徹底しなかった職務上の過失により、夜間、馬毛島北東方沖合において、

船橋当直に当たっていた a 2 指定海難関係人が居眠りに陥り、同島東岸に向首進行して同岸の浅所に乗り上げる事態を招き、船体に損傷を生じて全損とさせ、同指定海難関係人を負傷させるに至った。

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 2 号を適用して同人の四級海技士（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 7 日

海難審判所

審判長 審判官 浅 野 活 人

審判官 廣 畠 貫 治

審判官 横 井 幸 治