

令和3年横審第30号

裁 決

モーターボートA定置網損傷事件

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、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、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2年11月3日13時50分

千葉県保田漁港西方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 モーターボートA

総トン数 9.7トン

登録長 9.40メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 470キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央の船室上部に操船用のフライングブリッジを設け、フライングブリッジ内の前部左舷側からGPSプロッター、レーダー、中央に操舵輪、その両側にクラッチとスロットル、操舵輪後方に椅子がそれぞれ設置されたFRP製モーターボートで、a受審人が単独で乗り組み、知人等3人を乗せ、遊走の目的で、船首0.7メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、令和2年11月3日13時30分保田漁港を発し、千葉県富浦漁港に向かった。

ところで、保田漁港西方沖合には、平成30年9月1日から令和5年8月31日までの間、鋸南町保田漁業協同組合が千葉県知事から免許を受けた免許番号定第2号と称する定置漁業の漁場区域が、北緯35度08分08.4624秒及び東経139度49分48.1672秒、北緯35度08分04.0482秒及び東経139度48分57.0933秒、北緯35度07分47.6556秒及び東経139度48分59.0029秒、北緯35度07分57.1664秒及び東経139度49分49.6129秒の各点を順次結ぶ線よって囲まれた区域に設定されており、同漁場区域内には、定置網漁業の定置網（以下「第2号定置網」という。）が敷設され、赤色と黄色の点滅灯が同定置網の北西部及び南西部にそれぞれ設置され、さらに同定置網の親網に浮きを取り付けられており、その敷設位置が視認できるようになっていた。

発航に先立ち、a受審人は、これまで保田漁港に北西方から10回程度の入航経験があり、同漁港の西方に第2号定置網が敷設されていることを知っていたものの、その詳細までは承知していなかったが、同定置網に近づかないので第2号定置網の詳細を調べなくても大丈夫と思い、海上保安庁のホームページ等で同定置網の情報を得るなど、

水路調査を十分に行わなかった。

a 受審人は、レーダー及びGPSプロッターを作動させてフライングブリッジ内の操舵輪後方に立って操船し、千葉県平島南方沖合を航過後、西方に向首したところ船首方にヨットが存在したことから、13時49分僅か前保田港防波堤灯台から285度（真方位、以下同じ。）1,260メートルの地点で、針路を215度に定め、18.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

a 受審人は、定針したとき、第2号定置網まで570メートルとなり、その後、同定置網に向首進行する状況であったものの、右舷船首方から差し込む太陽光で前方を十分確認することができず、13時50分僅か前、船首至近に第2号定置網の浮きを認め、機関を停止したものの、及ばず、13時50分保田港防波堤灯台から265度1,550メートルの地点において、Aは、原針路のまま、僅かな前進行きあしとなったとき、同定置網に乗り入れた。

当時、天候は晴れで風力1の西北西風が吹き、潮候は上げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

その結果、プロペラに修理不要の擦過傷を、第2号定置網は親網に擦過傷をそれぞれ生じ、後に定置網は修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件定置網損傷は、富浦漁港に向けて保田漁港を発航するにあたり、水路調査が不十分で、第2号定置網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、富浦漁港に向けて保田漁港を発航する場合、第2号定置網の詳細な位置を知らなかったのだから、同定置網に乗り入れないよう、海上保安庁のホームページ等で第2号定置網の情報を得るなど、水路調

査を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、同定置網に近づかないので第2号定置網の詳細を調べなくても大丈夫と思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、同定置網に向首進行していることに気づかず、第2号定置網に乗り入れる事態を招き、プロペラ及び同定置網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4年5月31日

横浜地方海難審判所

審判官 大 北 直 明