

令和3年神審第49号

裁 決
漁船A乗揚事件

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、理事官中末陽介出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和2年11月10日18時28分

高知県久礼港東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

総 ト ン 数 9.1トン

登 録 長 11.98メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 558キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央よりやや後方に操舵室を配し、GPSプロッター、レーダー、魚群探知機及び機関遠隔操縦装置を備えたかつお一本釣り漁業に従事するFRP製漁船で、a受審人ほか4人が乗り組み、操業の目的で、船首1.0メートル船尾2.2メートルの喫水をもって、令和2年11月9日23時00分久礼港を発し、高知県足摺岬東方沖合約30海里の漁場に向かった。

a受審人は、翌10日05時00分前示漁場に到着して操業を行ったのち、13時30分漁場を発進し、野見湾でいわしの活き餌を買い付けたのち、18時00分久礼港に向けて帰途に就いた。

ところで、久礼港北東方の高知県大野岬南方沖合は、約650メートルのところまで、暗岩、水上岩及び水深2メートル未満の浅所（以下「大野岬浅所」という。）が拮延し、Aに備えられたGPSプロッターを詳細表示に切り替えることで、同浅所を表示させることができた。

また、a受審人は、野見湾からの帰途の際、大野岬南方沖合を多数回航行した経験から、大野岬浅所の存在を承知していた。

a受審人は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、舵輪後方の椅子に腰掛けて操船に当たり、18時20分少し前久礼港双名南島灯台（以下「南島灯台」という。）から058.5度（真方位、以下同じ。）1.35海里の地点で、針路を大野岬浅所の南方沖合に向く、222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、18時24分少し前南島灯台から069度1,580メートルの地点に至り、久礼港入港に備え、手動操舵に切り替えたところ、針路が233度に転じて続航した。

a 受審人は、18時26分南島灯台から078度1,070メートルの地点に達したとき、大野岬浅所が正船首500メートルのところとなり、その後同浅所に向首接近する状況であったが、手動操舵に切り替えたのちも定めた針路のまま航行していて大野岬浅所の南方沖合を無難に航過できるものと思い、GPSプロッターを活用して同浅所との相対位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、a 受審人は、大野岬浅所に向首したまま進行し、18時28分僅か前船首至近に水上岩を認め、機関回転数を減じて、左舵一杯としたものの、及ばず、18時28分南島灯台から096度640メートルの地点において、Aは、船首が203度を向いたとき、原速力のまま、同浅所南端の水上岩の南側に乗り揚げ、これを乗り切った。

当時、天候は晴れで風力1の西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、推進器翼に曲損、船尾部キールに割損をそれぞれ生じたが、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、久礼港東方沖合において、同港に向けて帰航する際、船位の確認が不十分で、大野岬浅所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、久礼港東方沖合において、同港に向けて帰航する場合、大野岬浅所に乗り揚げることのないよう、GPSプロッターを活用して同浅所との相対位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、手動操舵に切り替えたのちも定めた針路のまま航行していて大野岬浅所の南方沖合を無難に航過

できるものと思ひ、船位の確認を十分に行わなかつた職務上の過失により、同浅所に向首接近する状況に気付かないまま進行して、大野岬浅所南端の水上岩の南側への乗揚を招き、船体に損傷を生じさせるに至つた。

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小型船舶操縦士の業務を 1 か月停止する。

よつて主文のとおり裁決する。

令和 4 年 7 月 28 日

神戸地方海難審判所

審判長 審判官 前 田 昭 広

審判官 下 條 正 昭

審判官 池 田 博 美