

令和4年神審第6号

裁 決  
漁船A乗揚事件

受 審 人 a  
職 名 A船長  
海技免許 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官高木省吾出席のうえ審理し、  
次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 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 事件発生年月日時刻及び場所

令和3年2月1日12時04分

鳴門海峡

2 船舶の要目

船種船名 漁船A

総トン数 199トン

全 長 57.12メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 2,206キロワット

### 3 事実の経過

Aは、船体ほぼ中央に操舵室を配し、同室前部中央に操舵スタンド、その左舷側にレーダー2台、右舷側に機関遠隔操作盤、後方の床面より一段高くなった畳が敷かれた区画（以下「畳区画」という。）の左舷側にGPSプロッター、魚群探知機などをそれぞれ装備したほか、機関遠隔操作盤右舷側にGPSプロッター、レーダー、ソナー、魚群探知機、潮流計などの各情報を表示するモニター12台を備えた大中型まき網漁業に網船として従事する鋼製漁船で、a受審人ほかインドネシア共和国籍の技能実習生2人を含む26人が乗り組み、帰航の目的で、船首2.6メートル船尾5.4メートルの喫水をもって、令和3年1月31日04時30分福島県小名浜港を発し、鳴門海峡を經由する予定で、長崎県館浦漁港に向かった。

ところで、鳴門海峡は、兵庫県淡路島と徳島県大毛島に挟まれた海峡で、兵庫県門崎西方700メートルないし800メートル沖合に水深5メートル未満の浅所域（以下「門崎西方浅所」という。）が拡張し、Aに装備したGPSプロッターには同浅所が表示されていた。

また、a受審人は、北海道沖合で操業する際、鳴門海峡を通峡していたことから、門崎西方浅所の存在を承知していた。

a受審人は、翌月1日10時30分和歌山県日ノ御崎西方沖合で昇橋し、甲板員を手動操舵に就け、2海里レンジないし3海里レンジで表示させたレーダー及び6海里の範囲を表示させたGPSプロッターをそれぞれ作動させ、畳区画の右舷寄りに腰を下ろした姿勢で操船に当たって紀伊水道を北上し、11時46分少し過ぎ門崎灯台から147度（真方位、以下同じ。）4.36海里の地点で、針路を322度に定め、14.6ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、機関遠隔操作盤右舷側のGPSプロッターの情報を表示させたモニターを一見して以前に鳴門海峡を通峡した際の航跡上を航行しているように見えたことから、支障なく同海峡を通峡できるものと考え、甲板員に定めた針路のまま鳴門海峡に向けるよう指示して続航し、12時01分門埼灯台から168.5度1,540メートルの地点に達したとき、門埼西方浅所が正船首1,350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、依然として、支障なく同海峡を通峡できるものと思い、詳細表示に切り替えたGPSプロッターで、門埼西方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、門埼西方浅所に向首進行し、12時04分僅か前魚群探知機に表示された水深が浅くなるのを認め、左舵20度をとったものの、効なく、12時04分門埼灯台から229.5度690メートルの地点において、Aは、原針路、原速力のまま、同浅所に乗り揚げ、これを乗り切った。

当時、天候は曇りで風力3の南風が吹き、潮候は下げ潮の中央期で、鳴門海峡の潮流は転流期であった。

乗揚の結果、右舷中央部船底外板に亀裂を伴う擦過傷、右舷ビルジキール、推進器翼に曲損等を生じ、のち修理された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、鳴門海峡において、同海峡を北上する際、船位の確認が不十分で、門埼西方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、鳴門海峡において、館浦漁港に帰航するため同海峡を北上する場合、門埼西方浅所に向首接近することのないよう、詳細表示に

切り替えたGPSプロッターで、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。ところが、同人は、支障なく鳴門海峡を通峡できるものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、門埼西方浅所に向首する状況に気付かないで進行して同浅所に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4年11月15日

神戸地方海難審判所

審判官 下 條 正 昭