

令和4年門審第9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、理事官松崎範行及び同官高橋寿則出席のうえ審理し、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3年6月19日07時00分
長崎県若宮島北東岸
- 2 船舶の要目
船 種 船 名 漁船A
総 ト ン 数 19トン
登 録 長 19.52メートル
機 関 の 種 類 ディーゼル機関
出 力 759キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央部の操舵室に、自動操舵装置、レーダー及びGPSプロッターを備えた、いか1本釣り漁業に従事するFRP製漁船で、a受審人ほか2人が乗り組み、操業の目的で、船首1.0メートル船尾2.5メートルの喫水をもって、令和3年6月18日14時00分長崎県勝本港を発し、同県壱岐島の北方沖合約20海里の漁場に向かった。

a受審人は、17時00分前示漁場に到着して操業を開始した後、いか約2,280キログラムを漁獲し、翌19日05時00分同漁場を発進して帰途に就き、GPSプロッターを作動させ、1号レーダーをヘッドアップ表示として1.5海里ないし6海里レンジに適宜切り換え、2号レーダーを3海里レンジにして、単独で操船に当たった。

a受審人は、06時35分少し前若宮灯台から014度（真方位、以下同じ。）4.2海里の地点で、若宮島北方にある沖ノトン瀬灯標まで約4海里となったことを確認して針路を191度に定めて自動操舵とし、10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、進行した。

ところで、a受審人は、高校卒業後から甲板員として、約10年前から船長として、いか釣り漁船に乗り組んでいたもので、勝本港北方の若宮島と長崎県名島島とに挟まれた水路には干出岩が拡張しており、水深2メートル未満の浅所が多いことを十分に承知していた。

a受審人は、操舵室右舷側に設置した椅子や壁に寄りかかった姿勢で、06時57分少し前沖ノトン瀬灯標から022度540メートルの地点に達したとき、船首方1,000メートルのところに存在する若宮島北東岸の干出岩に向首する状況となったが、漁獲量の減少や燃料費高騰による経営困難な現況について考え事にふけり、作動してい

たGPSプロッターを活用するなど、船位の確認を十分に行わなかった
たので、このことに気付かなかった。

こうして、a受審人は、若宮島北東岸に向首していることに気付か
ないまま続航し、07時00分沖ノトン瀬灯標から178度480メ
ートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、同岸の干出
岩に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力2の西北西風が吹き、潮候は下げ潮の中央
期に当たり、視界は良好であった。

乗揚の結果、球状船首に破口等を生じたが、自力離礁して勝本港に
帰航し、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、壱岐島北方沖合において、帰航する際、船位の確認が不
十分で、若宮島北東岸の干出岩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、壱岐島北方沖合において、勝本港に向けて帰航する場合、
同港北方の若宮島と名烏島とに挟まれた干出岩が拡張する水路を航行す
るから、干出岩に乗り揚げることがないように、作動していたGPSプロ
ッターを活用するなど、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、漁獲量の減少や燃料費高騰による経営困難な現況に
ついて考え事にふけり、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失
により、若宮島北東岸に向首していることに気付かないまま進行して同
岸の干出岩に乗り揚げの事態を招き、船首部船底に破口等を生じさせる
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12月8日

門司地方海難審判所

審判官 栞 原 和 栄