

令和2年長審第17号

裁 決  
漁船B乗揚事件

受 審 人 b  
職 名 B船長  
操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、令和2年8月31日その管轄を仙台地方海難審判所から当海難審判所に移転する指定があったので、当海難審判所は、理事官神崎和徳出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和元年8月20日19時45分

気仙沼湾番所根

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船B

総 ト ン 数 19トン

登 録 長 18.40メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 736キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等

Bは、まぐろはえ縄漁業に従事するFRP製漁船で、船体ほぼ中央部に操舵室を有し、同室前部中央にマグネットコンパスと一体となった自動操舵装置、その下方に舵輪、左舷側に潮流計、右舷側に機関計器盤及び遠隔操縦装置（以下「コントローラ」という。）、左舷側壁の棚にレーダー、GPSプロッター及び魚群探知機がそれぞれ備えられ、機関計器盤の後方に椅子が設置されており、同計器盤右舷側のクラッチ及びスロットルの両レバーは取り外されていた。

#### (2) 気仙沼湾

気仙沼湾は、宮城県御崎岬と同県岩井埼との間にあり、その中央に同県大島があつて、東湾と西湾の2湾に分かれており、東湾奥部の東側に宮城県鮎立漁港が、西湾の奥に同県気仙沼港がそれぞれ位置し、定置網やかきなどの養殖施設が多数あり、両湾は大島と北方の陸岸との間の大島瀬戸で接続され、同瀬戸東口のほぼ中央に番所根が存在し、同根の西端には単閃緑光で毎3秒に1閃光の左舷標識である番所根灯標が設置され、同灯標に併設された照射灯によって同根の北端が照らされていた。

#### (3) b受審人の経歴等

(省略)

#### (4) 本件発生に至る経緯

Bは、b受審人ほか日本国籍の船員2人及びフィリピン共和国籍の船員6人が乗り組み、操業の目的で、船首1.4メートル船尾2.9メートルの喫水をもって、令和元年8月9日09時00分気仙沼港を発し、翌10日20時頃気仙沼湾東北東方沖合230海里

付近の漁場に至り，翌日から操業を開始し，漁獲物約20トンを得，  
越えて19日16時30分同漁場を発進して帰途に就いた。

ところで，b受審人は，令和元年2月末から気仙沼港を水揚げ基地として操業を繰り返し，漁ろう長を兼ねる機関長が帰航時の経路を決め，操業終了地点が北緯40度以北のときは東湾から気仙沼湾に入湾しており，今漁期において大島瀬戸を約10回航行し，夜間における同瀬戸の航行経験は1回ないし2回で，番所根の存在を認識し，番所根灯標についても知っていた。

また，b受審人は，東湾航行時は機関長と共に操舵室で当直に就き，機関長にコントローラで操舵と機関操縦に当たらせ，GPSプロッターには浅所や漁場区域が表示されていたことから，浅所や養殖施設に接近したら，その都度機関長に指示を出して針路を修正しており，大島瀬戸を西行する際は，左舷標識である番所根灯標を左舷側ではなく右舷側に，大島側の浅所を示す点滅する緑灯付きの標識を左舷側にそれぞれ見て，番所根と大島側の浅所との間を航行していた。

b受審人は，翌20日19時頃御崎岬まで3海里の地点で機関長と共に操舵室で当直に就き，同岬南方沖合を回って東湾南口に至り，自身は操舵室内で操船の指揮を執り，外部右舷側通路に出ている機関長にコントローラで操舵と機関操縦に当たらせて手動操舵とし，レーダーを0.75海里レンジのヘッドアップで，GPSプロッターを約1海里レンジでそれぞれ作動させ，同プロッターを見て機関長に指示を出し，針路を修正しながら同湾を北上した。

b受審人は，右舷側の鮪立漁港を航過して東湾の曲折部に至り，レーダーで番所根灯標を確認し，開放された右舷側の窓から機関長の左足をたたいて指示を出し，19時42分僅か過ぎ鮪立中根灯標

から303度（真方位，以下同じ。）960メートルの地点で，針路を番所根付近に向く249度に定め，6.5ノットの速力（対地速力，以下同じ。）で進行した。

b受審人は，19時43分半僅か過ぎ鮪立中根灯標から290度1,170メートルの地点で，操舵に当たらせていた機関長が指示なく針路を218度に転針したとき，GPSプロッターを見て番所根に向首接近する状況を認めたが，機関長が番所根灯標の照射灯の明かりを船首目標にし，そのまま番所根に向かっていくことはないものと思い，予定していた経路に合わせた針路を指示するなど，針路の修正を適切に行わず，そのまま続航した。

こうして，b受審人は，番所根へ向首進行し，19時45分僅か前番所根灯標が見えて危険を感じた機関長が左舵一杯としたものの，及ばず，19時45分鮪立中根灯標から278.5度1,280メートルの地点において，Bは，船首が198度を向いたとき，原速力のまま，番所根に乗り揚げた。

当時，天候は曇りで風はほとんどなく，潮候は下げ潮の初期であった。

乗揚の結果，船体が右舷に傾いて燃料油のA重油がエアー抜きパイプから流出し，プロペラ翼に曲損，左舷ビルジキールに折損及び船底外板に擦過傷等を生じ，のちに修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は，夜間，大島瀬戸東口において，気仙沼港に向けて帰航中，針路の修正が不適切で，番所根に向首進行したことによって発生したものである。

b受審人は，夜間，大島瀬戸東口において，気仙沼港に向けて帰航中，

操舵に当たらせていた機関長が指示なく転針し、GPSプロッターを見て番所根に向首接近する状況を認めた場合、番所根に乗り揚げることをしないよう、予定していた経路に合わせた針路を指示するなど、針路の修正を適切に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、機関長が番所根灯標の照射灯の明かりを船首目標にし、そのまま番所根に向かっていくことはないものと思い、針路の修正を適切に行わなかった職務上の過失により、番所根に向首進行して乗揚を招き、プロペラ翼に曲損、左舷ビルジキールに折損及び船底外板に擦過傷等を生じさせるに至った。

以上のb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箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年2月24日

長崎地方海難審判所

審判官 覺 前 修