

令和4年横審第29号

裁 決

貨物船Aのり養殖施設損傷事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）（履歴限定）

受 審 人 a 2

職 名 A二等航海士

海技免許 五級海技士（航海）

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 1 を戒告する。

受審人 a 2 を戒告する。

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12月20日06時12分僅か過ぎ

愛知県日間賀島南西方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

総トン数 716トン
全長 73.56メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出力 1,471キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、平成9年3月に進水し、最上層に操舵室を配した3層の甲板室前方の上甲板下に貨物倉を、同倉前方の上甲板上に旋回式ジブクレーン1台をそれぞれ備え、貨物倉下方及び側方にバラスタタンク等を設けた二重底構造で、1機1軸の固定ピッチプロペラ及びバウスラスタを装備した二層甲板船尾機関型の鋼製砂利運搬船兼貨物船で、操舵室前部には、中央に操舵装置、その前方にGPSプロッタ、右方に機関遠隔操縦装置及びバウスラスタ制御装置を組み込んだコンソールが設置され、左方にレーダー2台を備えていた。海上試運転成績表によれば、船首1.66メートル船尾3.88メートルの喫水で排水量1,875トンの空倉状態において13.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で前進中、舵角を35度とした場合、左及び右旋回試験で90度旋回するまでそれぞれ5.4秒を要し、全速力後進発令から船体停止までに要した時間は1分24秒であった。

なお、Aは、主機の燃料としてA重油を使用しており、航行中に機関を操作することが可能であった。

(2) 関係人の経歴等

ア a1受審人

a1受審人は、遠洋かつお漁船に甲板員として乗船した後、履歴を重ねて平成21年12月に四級海技士（航海）の免許を取得

後、同漁船で通信士として、約3年前から内航船の航海士としてそれぞれ乗船し、本件当時Aに初めて船長として乗船していた。

イ a 2受審人

a 2受審人は、平成7年11月に五級海技士（航海）の免許を取得後、499トン型の貨物船の船長経験が多数あり、師崎水道を年間12回程度往復し、同水道両岸にのり養殖施設が多数設置されていることを承知していた。

(3) 師崎水道の養殖施設の設置状況等

師崎水道は、知多半島と日間賀島間の南北方向に延びる水道で、最狭部が1,600メートル程度となっており同島西方沖合には、日間賀島漁業協同組合に対して愛知県知事が免許した、免許番号区第135号の第1種区画漁業の漁業区域（以下「135号漁区」という。）が、下瀬礁灯標から001度（真方位、以下同じ。）1,230メートル、014.5度680メートル、140度350メートル、202度330メートル、335.5度650メートル及び353度1,220メートルの各地点を順次結ぶ線に囲まれた範囲に設定されており、毎年9月1日から翌年4月30日までの期間、135号漁区に浮流式のり養殖施設（以下「のり養殖施設」という。）が敷設され、135号漁区の南側及び東側の境界海上に光達距離5.5キロメートルで毎4秒に1回の黄色閃光を発する簡易標識灯6基が、同境界の南東端に光達距離5.5キロメートルで毎4秒に1回の緑色閃光を発する簡易標識灯1基がそれぞれ設置されていた。

(4) 航海計画等

a 1受審人は、本件時が初めての船長実職で、師崎水道を航行した経験はなかったが、AのGPSプロッターには135号漁区が表

示されるようになっており、同水道両岸に沿ってのり養殖施設が設置されていることも承知していたので、本船の操船に慣れ、師崎水道の航行経験が豊富である a 2 受審人を操舵に就かせて航行することとした。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1、a 2 両受審人ほか3人が乗り組み、空倉のまま、船首2.1メートル船尾3.4メートルの喫水をもって、令和3年12月20日03時15分名古屋港第1区を発し、師崎水道を經由する予定で愛知県衣浦港に向かった。

a 1 受審人は、出航操船に引き続き、a 2 受審人を操舵に、三等航海士を見張りに就け、1号レーダー及びGPSプロッターを作動させて港内では手動操舵、港外では自動操舵で航行した。

a 1 受審人は、06時00分知多半島南端沖合にてa 2 受審人を操舵に就かせ、船橋左舷側の椅子に腰を掛けて見張りを続けて06時07分少し前下瀬礁灯標から207度1,450メートルの地点で、針路を050度に定め、機関を回転数毎分220にかけて11.7ノットの速力で、手動操舵によって進行した。

a 1 受審人は、針路を定めたとき、左舷船首方約1.2海里のところ、反航船を目視及びレーダーで認め、a 2 受審人の提案どおり一度右転して次に大きく左転すれば反航船及びのり養殖施設をかわせると考え、06時09分僅か過ぎ下瀬礁灯標から180度740メートルの地点で右転を始めて反航船をかわし、06時10分少し前下瀬礁灯標から160度630メートルの地点で左転を開始した。

a 1 受審人は、06時10分半少し前下瀬礁灯標から147度530メートルの地点に達したとき、135号漁区まで220メートルのところとなり、そのまま左転を続ければ、135号漁区に向

かって接近する状況となったが、本船の操船に慣れた a 2 受審人の操舵なら無難に航行できるものと思い、GPSプロッターで135号漁区との相対位置を確認するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

一方、a 2 受審人は、a 1 受審人の操船補佐を行いながら操舵に就いており、そのまま左転を続ければ、135号漁区に向かって接近する状況となったが、反航船を避航することに気をとられ、GPSプロッターで135号漁区との相対位置を確認して接近状況を報告するなど、同人の操船を適切に補佐しなかった。

こうして、Aは、06時11分僅か過ぎ左転を終え、師崎水道に向かって続航し、06時12分僅か過ぎ下瀬礁灯標から 202度 240メートルの地点において、船首が315度を向き、9.9ノットの速力になったとき、135号漁区ののり養殖施設に進入し、これを乗り切った。

当時、天候は晴れで風はほとんどなく、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

a 1 受審人は、のり養殖施設を乗り切ったことに気付かないまま、衣浦港中島岸壁に着岸し、同日海上保安官からの連絡により本件発生を知り、事後の措置に当たった。

その結果、のり養殖施設はのり網の破損及び枠ロープの切損等を生じたが、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件ののり養殖施設損傷は、夜間、日間賀島南西方沖合において、衣浦港に向けて航行中、師崎水道を北上する際、船位の確認が不十分で、135号漁区に向かって進行したことによって発生したものである。

運航が適切でなかったのは、船長が、船位の確認を十分に行わなかったことと、二等航海士が、船長の操船を適切に補佐しなかったことによるものである。

a 1 受審人は、夜間、日間賀島南西方沖合において、衣浦港に向けて航行中、師崎水道を北上する場合、日間賀島西方にのり養殖施設があることを承知していたのだから、のり養殖施設に進入することのないよう、GPSプロッターで135号漁区との相対位置を確認するなど、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、本船の操船に慣れたa 2受審人の操舵なら無難に航行できるものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、135号漁区に向かっていることに気付かないまま進行して乗り入れる事態を招き、のり養殖施設に損傷を生じさせるに至った。

以上のa 1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。

a 2受審人は、夜間、日間賀島南西方沖合において、衣浦港に向けて航行中、師崎水道を北上する場合、日間賀島西方にはのり養殖施設があることを承知していたのだから、のり養殖施設に進入することのないよう、GPSプロッターで135号漁区との相対位置を確認して接近状況を報告するなど、a 1受審人の操船を適切に補佐するべき注意義務があった。しかるに、同人は、反航船を避航することに気をとられ、船長の操船を適切に補佐しなかった職務上の過失により、135号漁区に向かっていることに気付かないまま進行して乗り入れる事態を招き、のり養殖施設に損傷を生じさせるに至った。

以上のa 2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5年5月30日

横浜地方海難審判所

審判官 丸 田 稔