

令和4年長審第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、理事官川西篤史出席のうえ審理し、
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3月10日04時40分
長崎県平戸瀬戸
- 2 船舶の要目
船 種 船 名 漁船A
総 ト ン 数 19トン
登 録 長 17.46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

Aは、昭和58年11月に進水し、操舵室を船体中央部に配し、同室にレーダー、GPSプロッター及び魚群探知機を備え、中型まき網漁業に灯船兼運搬船として従事するFRP製漁船で、a受審人ほか1人が乗り組み、操業の目的で、船首0.8メートル船尾1.8メートルの喫水をもって、令和3年3月9日16時00分長崎県^{あさご}浅子漁港を発し、同県二神島南方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、18時30分前示漁場に到着して僚船と共に操業を開始し、漁獲したかたくちいわしを魚倉に満載し、Aの船首喫水が2メートルを超えて船首トリムとなり、水揚げの目的で、翌10日03時45分同漁場を^{うすのうら}発進し、長崎県臼浦港に向かった。

ところで、二神島南方沖合の漁場から臼浦港に至る途中には平戸瀬戸があり、同瀬戸は、南北に延び、長崎県平戸島北部と九州本土とを隔てる長さ約3.5キロメートルの瀬戸で、平戸瀬戸北西部には同県平戸港が位置し、同港東部の港界付近に黒子島が所在し、同島東岸から対岸の九州本土西岸までの距離が約580メートルあり、海図W193には、黒子島東方沖合の上げ潮流が北方に向かって流れ、最強流速が、同島北東方沖合及び南東方沖合でそれぞれ6.3ノット及び5.2ノット、平戸瀬戸北口に所在する^{うしがくび}広瀬と牛ヶ首に挟まれた水道の中央で5.4ノットである旨が表示されていた。

また、黒子島は、北東から南西に向かって長さ約320メートル、北西から南東に向かって長さ約160メートルのだ円形に近い形状で、周囲を20メートルないし70メートルの幅を持った干出浜に囲まれ、同島東側では、同干出浜から約20メートル沖合に2メートル等深線があった。

そして、a受審人は、平素、水揚げの目的で、臼浦港に向かうとき、

機関を回転数毎分1,300にかけて10ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で航行し、上げ潮流が北方に向かう平戸瀬戸を南下する際、比較的潮流の影響が少ない海域を航行する目的で、黒子島東岸に70メートルないし80メートルの距離まで接近して航行しており、同島東方約50メートル沖合でタンカーが座礁しているのを目撃した経験から、黒子島東方約50メートル沖合までが浅所（以下「黒子島浅所」という。）となっていることを承知していた。

a 受審人は、操舵ハンドルの船尾側に立って単独で操船に当たり、レーダー、GPSプロッター及び魚群探知機を作動させ、レーダーをコースアップ表示の0.25海里レンジに設定し、平戸島北方沖合を南下した後、平戸瀬戸北口に達し、04時36分半広瀬灯台から256度（真方位、以下同じ。）420メートルの地点で、針路を180度に定め、折からの潮流に抗して7.0ノットの速力で、手動操舵により進行した。

a 受審人は、黒子島がはっきりと視認できなかったものの、平素のように目視で潮流による圧流を考慮した方向に見当をつけ、同方向に船首を向けて圧流されながら同島東方70メートルないし80メートル沖合を航行することとし、04時39分半少し前広瀬灯台から210度820メートルの地点に至り、針路を200度に転じ、折からの潮流によって右方へ9度圧流され、7.2ノットの速力で続航した。

a 受審人は、04時39分半僅か前広瀬灯台から210度840メートルの地点に達したとき、黒子島浅所まで130メートルとなり、同浅所に向かって進行する状況であったが、潮流による圧流を考慮した方向に針路をとったから黒子島から70メートルないし80メートル離れて航行できると思い、レーダーやGPSプロッターで同島東岸

までの距離を確認するなど、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。

こうして、a 受審人は、黒子島浅所に向かって続航し、04時40分僅か前レーダー画面に視線を移して黒子島に接近し過ぎていることに気付いて左舵をとったものの、効なく、04時40分広瀬灯台から210度970メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、黒子島浅所に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力1の北西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期に当たり、月出時刻及び月齢はそれぞれ04時55分及び26.3日で、乗揚地点付近には北方に向かう3.0ノットの潮流があり、視界は良好であった。

乗揚の結果、キールに擦過傷を、推進器翼に曲損等をそれぞれ生じたが、自力で離礁し、自力航行により臼浦港に入港して水揚げを行い、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、平戸瀬戸において、同瀬戸を南下する際、船位の確認が不十分で、黒子島浅所に向かって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、平戸瀬戸において、黒子島がはっきりと視認できない状況下、同島東方沖合を南下する場合、黒子島浅所の所在を承知していたから、同浅所に向かって進行することのないよう、レーダーやGPSプロッターで黒子島東岸までの距離を確認するなど、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、潮流による圧流を考慮した方向に針路をとったから同島東岸から70メートルないし80メートル離れて航行できると思い、船位の確認を十分に行わなかつ

た職務上の過失により、黒子島浅所に向かって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 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 8 月 23 日

長崎地方海難審判所

審判官 八 田 一 郎