

令和5年横審第13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  
補 佐 人 1人  
受 審 人 b  
職 名 B船長  
操縦免許 小型船舶操縦士  
補 佐 人 1人

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 の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。  
受審人 b 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4年12月7日21時51分  
銚子港

## 2 船舶の要目

船種	船名	漁船A	漁船B
総トン数		19トン	19トン
全長		22.90メートル	
登録長			18.00メートル
深さ		1.88メートル	1.87メートル
機関の種類		ディーゼル機関	ディーゼル機関
漁船法馬力数		736キロワット	736キロワット

## 3 事実の経過

### (1) A及びB

A及びBは、ほぼ同一船型の、大中型まき網漁業に網船としてそれぞれ従事するFRP製漁船で、いずれも船体中央やや船首寄りに操舵室を配し、Aの同室前部には、左舷側に魚群探知機、GPSプロッターを、中央にレーダー及び操舵輪を、右舷側に魚群探知機、レーダー、機関回転計等の各計器を、操舵輪後方に椅子をそれぞれ備え、Bの操舵室前部には、左舷側にGPSプロッター及び機関回転計等の各計器を、中央にレーダー及び操舵輪を、右舷側に魚群探知機を、操舵輪後方に椅子をそれぞれ備えていた。

A及びBは、両船船首部を直径60ミリメートル及び直径30ミリメートルの各ロープで、両船船尾部を直径約1メートルに束ねられた網でそれぞれ連結し、Aの左舷側に約6メートル離してBを並列状態（以下「A列」という。）として、係留地と漁場間を航行していた。

### (2) 本件発生に至る経緯

A列は、Aにa受審人ほか甲板員5人及びインドネシア共和国籍の技能実習生5人が、Bにb受審人ほか甲板員4人及びインドネシ

ア共和国籍の技能実習生4人がそれぞれ乗り組み、探索船及び運搬船で船団を組み、操業の目的で、A及びBとも船首1.2メートル船尾2.2メートルの喫水をもって、令和4年12月7日21時41分銚子港第2漁船だまりの係留地を発し、同港北東方沖合の漁場に向かった。

ところで、a受審人は、A及び同型船の操船経験が約15年あり、利根川河口の兩岸寄りには浅くなっていることを承知しており、A列構成時、A列の針路を決めてAを操船するとともに、Bのb受審人に機関回転数の指示を行って、A列を操船指揮し、平素、河口付近を航行する際、GPSプロッターで兩岸の5メートル等深線の間を確認して航行していた。

また、b受審人は、令和3年9月に小型船舶操縦士の免許取得後、a受審人の操船指揮下、Bで船長職を1年以上続け、利根川河口の兩岸寄りには浅くなっていることを承知しており、平素、GPSプロッターで兩岸の5メートル等深線を確認していた。

a受審人は、A列の指揮を執り、レーダーを作動させ、GPSプロッターに5メートル等深線を表示して操舵輪後方に立った姿勢で利根川を下航し、21時47分少し過ぎ銚子港一ノ島灯台（以下「一ノ島灯台」という。）から234度（真方位、以下同じ。）1,750メートルの地点で、針路を065度に定め、10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって進行した。

a受審人は、21時49分半少し前一ノ島灯台から227度1,120メートルの地点で針路を056度に転じて、速力を8.0ノットに減じた。

a受審人は、針路を転じたとき、利根川右岸河口付近に拡張する沖ノ明神と称する浅所（以下「沖ノ明神浅所」という。）が正船首

410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、周囲に出航船が約40隻存在していたことから、それらの動静を監視することに気をとられ、GPSプロッターで5メートル等深線を確認するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

一方、b受審人は、レーダーを作動させ、GPSプロッターに5メートル等深線を表示して操舵輪後方に立った姿勢でa受審人の指示に従って手動操舵で操船し、21時50分僅か前一ノ島灯台から226度960メートルの地点に至ったとき、沖ノ明神浅所がAの正船首250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、自船の左舷後方に出航船が存在し、その動静を監視することに気をとられ、GPSプロッターで5メートル等深線を確認するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かず続航した。

a受審人は、沖ノ明神浅所に向首したまま進行し、21時51分前一ノ島灯台から223度720メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力で、同浅所に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力3の西北西風が吹き、潮候は低潮時に当たり、視界は良好であった。

乗揚の結果、ロープ等で両船が連結されていたことから、Aは、Bに引かれ左舷側に傾斜して機関室に浸水したことで沈没し、のち廃船処理され、Bは、Aが傾斜したとき、同船の左舷船首部がBの右舷船首部に接触して、同部外板に割損等を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、夜間、銚子港において、AとBが連結した状態で利根川

を下航する際、船位の確認が不十分で、沖ノ明神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、夜間、銚子港において、利根川を下航する場合、浅所の存在を承知していたのだから、GPSプロッターで5メートル等深線を確認して航行するなど、沖ノ明神浅所に向首進行しないよう、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、周囲に出航船が約40隻存在していたことから、それらの動静を監視することに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、沖ノ明神浅所に向首接近する状況に気付かないまま進行して、同浅所に乗り上げる事態を招き、AがBに引かれ傾斜して機関室に浸水し、Aを沈没させ、B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小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

b 受審人は、夜間、銚子港において、a受審人のA列操船指揮下、ロープ等でAと連結した状態で利根川を下航する場合、浅所の存在を承知していたのだから、GPSプロッターで5メートル等深線を確認して航行するなど、A列が沖ノ明神浅所に向首進行しないよう、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、自船の左舷後方に、出航船が存在し、その動静を監視することに気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、A列が沖ノ明神浅所に向首接近する状況に気付かず進行して、Aが同浅所に乗り上げる事態を招き、BがAを引っ張り傾斜させて機関室に浸水し、Aを沈没させ、Bに損傷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6年1月31日

横浜地方海難審判所

審判官 大 北 直 明