

令和４年長審第１６号

裁 決
漁船Ａ防波堤衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

海技免許 四級海技士（航海）

補 佐 人 7人

（いずれも a 1 及び a 2 両受審人選任）

本件について、令和４年１０月２７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 1 の四級海技士（航海）の業務を１か月停止する。

受審人 a 2 を懲戒しない。

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１月２６日２３時５１分半僅か前

福島県小名浜港

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

総 ト ン 数 3 2 0 トン

全 長 6 0 . 0 3 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 1 , 1 4 7 キロワット

3 事実の経過

(1) 構造及び設備

Aは、昭和63年11月に進水し、バウスラスター及び可変ピッチプロペラを装備した大中型まき網漁業付属の運搬船として従事する船首尾楼付凹甲板型の鋼製漁船で、上甲板下に8個の魚倉を、船尾楼甲板上に設けた2層の甲板室の上層に操舵室をそれぞれ配し、同室には、前部中央に舵輪及びジャイロコンパスを組み込んだ操舵スタンド、その左舷側に1号レーダー、右舷側に2号レーダー、機関及びバウスラスター各遠隔操縦装置、後部にGPSプロッター及び魚群探知機各2台並びにGPSコンパス、操舵室上方に探照灯及び船首端から40メートル、右舷舷側から8メートル左方の位置にGPSアンテナをそれぞれ備えていた。

(2) 小名浜港

小名浜港は、太平洋に面する東北地方南部に位置し、南方に開いた港で、港奥に東側から漁港区、2号から7号各ふ頭地区、藤原ふ頭地区及び大剣ふ頭地区が造成され、南部に築造された沖防波堤及び第2沖防波堤それぞれの延伸工事等が行われていたほか、漁港区南方沖合には、陸岸から259度（真方位、以下同じ。）方に430メートル延びた後、南西方に緩やかに屈曲して215度方に240メートル延びる三埼防波堤が築造され、同防波堤南西端には

毎6秒に赤色2閃光を発する光達距離が5海里で、灯高14メートルの小名浜港三崎防波堤灯台（以下「小名浜灯台」という。）が設置されていた。

また、三崎防波堤は、平成31年3月25日から令和3年3月31日までの予定で、先端に連続して長さ22メートル、高さ10メートルのケーソン5函を順次据え付けて、最低水面上の高さ5.6メートルの計画で、同堤を長さ110メートル延伸する工事（以下「三崎防波堤延伸工事」という。）が日出から日没まで行われており、全函の据付けが完了するまで小名浜灯台を原位置で運用しつつ、三崎防波堤の延伸部（以下「延伸部」という。）先端を明示する目的で、延伸部西端上面に、毎4秒に1回黄色1閃光を発する光達距離が約1.5海里で、同上面からの光源の高さ0.75メートルの簡易標識灯1基が設置され、第二管区海上保安本部が、二管区水路通報第36号第663項（2019年9月13日発行）により、同工事及び簡易標識灯の設置を周知していた。

(3) a 1 受審人の経歴等

a 1 受審人は、（一部省略）平成28年8月Aの船長職を執るようになり、小名浜港の出入港経験が5回ないし6回あった。

また、a 1 受審人は、水路通報により水路調査を行った経験がなく、平素、水路調査について、先に入港した僚船から提供される情報に頼っていた。

(4) a 2 受審人の経歴等

a 2 受審人は、（一部省略）平成28年8月Aの一等航海士職を執るようになり、小名浜港の出入港経験が5回ないし6回あった。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a 1 受審人及びa 2 受審人ほかインドネシア共和国籍の甲

板員 2 人を含む 1 1 人が乗り組み、操業の目的で、船首 2.3 メートル船尾 4.3 メートルの喫水をもって、令和 3 年 1 月 26 日 14 時 30 分銚子港を発し、小名浜港南方沖合約 40 海里の漁場に向かった。

a 1 受審人は、16 時 10 分前示漁場に至り、小名浜港から来航した僚船 2 隻と共に魚群探索を始めたものの、漁ろう長の指示で荒天避泊のため同港に入港することとなり、22 時 00 分同漁場を発進して小名浜港に向かった。

発進に先立ち、a 1 受審人は、小名浜港に入港するのが久しぶりで、同港内における工事の実施状況などを承知していなかったが、前回入港したときと変わったことがあれば、小名浜港から来航した僚船から情報が提供されるものと思い、自ら僚船に情報提供を求めるなど、水路調査を十分に行わなかった。

a 1 受審人は、僚船から情報提供がない状態で、小名浜港南方沖合に至り、ヘッドアップ表示で 0.5 海里レンジないし 0.75 海里レンジ設定とした 1 号レーダー及びノースアップ表示で 2 海里レンジないし 3 海里レンジ設定とした 2 号レーダーそれぞれに三埼防波堤延伸工事に関するデータが入力されていない GPS プロッターの情報を重畳して作動させ、a 2 受審人を船橋配置に就け、自らは操舵スタンド後方で立った姿勢で操船に当たり、2 号レーダーに表示させた GPS プロッターの航跡に沿って航行することとし、23 時 46 分半少し過ぎ番所灯台から 197.5 度 1,720 メートルの地点で、針路を 322 度に定め、機関を回転数毎分 600 にかけ、可変ピッチプロペラの翼角を前進 19.0 度に取り、13.3 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。

こうして、a 1 受審人は、23 時 50 分少し前番所灯台から

243.5度1,460メートルの地点に至り、右舷船首方に小名浜灯台を視認し、同灯台寄りに航行するつもりで針路を336度に転じ、可変ピッチプロペラの翼角を前進8.5度に下げ、8.2ノットの速力で、小名浜灯台の灯光とレーダー画面とを交互に見ながら続航し、船首方440メートルのところに延伸部が存在し、その後延伸部に向首接近する状況であったものの、延伸部に気付かずに行進し、23時51分半少し前a2受審人とほぼ同時に船首至近に延伸部を視認し、衝突の危険を感じ、可変ピッチプロペラの翼角を後進10.0度としたものの、及ばず、23時51分半僅か前番所灯台から260.5度1,510メートルの地点において、Aは、原針路のまま、4.0ノットの速力となったとき、延伸部西端付近に衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の北北西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、Aは、球状船首に凹損を伴う擦過傷を、延伸部は、コンクリート製ケーソン側面に割損等をそれぞれ生じたが、後にいずれも修理され、乗組員4人が、頸椎捻挫、左肘挫傷及び腰部捻挫等をそれぞれ負った。

(原因及び受審人の行為)

本件防波堤衝突は、夜間、小名浜港に向けて同港南方沖合の漁場を発進する際、水路調査が不十分で、延伸部に向首進行したことによって発生したものである。

a1受審人は、夜間、小名浜港に向けて同港南方沖合の漁場を発進する場合、小名浜港内における工事の実施状況などを承知していなかったのだから、同港から来航した僚船に自ら情報提供を求めるなど、水路調

査を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、前回入港したときと変わったことがあれば、小名浜港から来航した僚船から情報が提供されるものと思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、延伸部の存在に気付かず、延伸部に向首進行して衝突を招き、船体及び延伸部にそれぞれ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 2 号を適用して同人の四級海技士（航海）の業務を 1 か月停止する。

a 2 受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和 6 年 2 月 6 日

長崎地方海難審判所

審判長 審判官 菅 生 貴 繁

審判官 八 田 一 郎

審判官 管 啓 二