

令和6年仙審第8号

裁 決
貨物船A定置網損傷事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 四級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官荒木信也出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人aの四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和5年12月16日04時40分

宮城県大島南方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 499トン

全 長 69.29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25年12月に進水した、全通二層甲板のバウスラスト及び4翼可変ピッチプロペラ（C P P）を備えた鋼製貨物船兼砂利運搬船で、前部の上甲板に荷役用クレーンを据付け、中央部の貨物倉下方及び側方にバラストタンクを区画して二重船殻構造とし、後部の同甲板の上層に1号及び2号レーダー、GPSプロッター、操舵装置及び機関遠隔操縦装置が組み込まれたコンソールをそれぞれ装備する操舵室を配した甲板室を設けていた。

操縦性能は、海上試運転成績書（船体部）によると、喫水が船首1.491メートル船尾3.450メートル、排水量が1,455.6トンの状態で、主機負荷を出力100パーセントとしてC P P翼角17.6度及び13.7ノットの速力で前進中に左舵35度又は右舵35度を令した際の最大縦距が左旋回で216.6メートル、同最大縦距が右旋回で201.5メートル、同状態で13.1ノットの速力で前進中にC P P翼角0度を令して船体が停止するまでの所要時間が2分2秒及び同航走距離が427メートルであった。

(2) 大島等

大島は、宮城県気仙沼港南方沖合に当たる、同県気仙沼湾中央部に位置し、陸前大島灯台から196.5度（真方位、以下同じ。）1.8海里、179度2.0海里、186.5度2.5海里及び200度2.3海里的各地点に囲まれた区域に、令和5年9月1日から同10年8月31日までの間、宮城県知事が宮城県漁業協同組合に対して免許した定置漁業の免許番号定第10号（以下「10号漁区」という。）が設けられ、10号漁区内に定置網が敷設されていた。

定置網は、いずれも浮子を取り付けられた側網、昇網、箱網、垣

網及び側張網、碇^{いかり}網、筋網、土俵、沈子等で構成されていたほか、10号漁区の東端付近水域に標体黄色の灯高約3.2メートル、光達距離5.5キロメートルの黄色4秒1閃光を発する簡易標識灯1基及び南西端付近水域に標体黄色の灯高約2.0メートル、光達距離約2.6キロメートルの黄色4秒1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。

(3) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（省略）平成22年頃Aを所有する会社に二等航海士として採用され、同船の一等航海士として乗り組む傍ら、同28年頃からAの専属船長が休暇の際、船長職に就いていたもので、同船の操縦性能を把握するほか、昼夜を問わず大島南方沖合から気仙沼港に至るまでの間の航行経験を多数回有しており、同沖合における水路事情を承知していた。

そして、a 受審人は、船長職に就いた際、発航地から目的地までの航海時間を、自身、一等航海士及び三等航海士が均等になるように船橋当直時間を割り振り、それぞれが単独で入直する3直の輪番制を編成していた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか5人が乗り組み、高炉水砕スラグ1,580トンを載せ、船首3.6メートル船尾5.0メートルの喫水をもって、令和5年12月15日13時30分茨城県鹿島港を発し、気仙沼港に向かった。

a 受審人は、翌16日01時00分宮城県金華山南方沖合で昇橋し、前直の三等航海士から船橋当直を引き継いで同当直に当たり、1号レーダーを3海里レンジのセンター表示及び2号レーダーを6海里レンジで前方が約10海里となるオフセンター表示とするほか、

G P Sプロッター画面を東西及び南北の各方向がともに約6海里のセンター表示としてそれぞれ作動させて航行した。

a 受審人は、01時40分金華山東方沖合に至ったところで、折からの北東風を右舷に受けるようになり、次第に風勢が増してきたことから、波浪による船体の動揺を緩和させるため、三陸海岸に接航した。

a 受審人は、03時59分半陸前大島灯台から191度9.0海里の地点で、大島南方沖合の定置網を避けるつもりで気仙沼湾湾口に向けて針路を010度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分260にかけ、C P P翼角を12度とし、10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a 受審人は、04時37分陸前大島灯台から194度2.9海里の地点に達したとき、船首方の10号漁区まで930メートルのところとなり、その後10号漁区に向首接近する状況であったが、進行方向に定置網の存在を示す簡易標識灯を認めなかったことから、気仙沼湾湾口に向けて無難に航行することができるものと思い、レーダーを活用して10号漁区との相対位置関係を確認するなど、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。

こうして、a 受審人は、10号漁区に向首続航し、04時40分陸前大島灯台から195度2.2海里の地点において、Aは、原針路及び原速力で、10号漁区の定置網に乗り入れた。

当時、天候は雨で風力2の北東風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

その結果、船底外板に擦過傷等を生じたが、曳^{えい}船によって引き出され、定置網は、側網等に切断等を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件定置網損傷は、夜間、大島南方沖合において、気仙沼湾湾口に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、10号漁区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、大島南方沖合において、気仙沼湾湾口に向けて航行する場合、同沖合における水路事情を承知していたから、レーダーを活用して10号漁区との相対位置関係を確認するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、進行方向に定置網の存在を示す簡易標識灯を認めなかったことから、気仙沼湾湾口に向けて無難に航行することができるものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、10号漁区に向首接近する状況に気付かず進行して10号漁区に乗り入れる事態を招き、船体、定置網にそれぞれ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四級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和7年1月16日

仙台地方海難審判所

審判官 永 木 俊 文