

令和6年仙審第12号

裁 決

モーターボートA定置網損傷事件

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、理事官大野徹二出席のうえ審理し、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。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和6年3月6日05時30分

宮城県牡鹿半島東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 モーターボートA

総 ト ン 数 9.7トン

登 録 長 10.32メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 486キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、平成20年9月に進水した、サイドスラスト2機を備える、2機2軸2舵のFRP製プレジャーモーターボートで、船体中央部船尾寄りの甲板上に二層の船室及び同中央部船首寄りの甲板下に船室がそれぞれ配置されていた。

上層の船室には、前部にソファを設け、中央部に磁気コンパス、舵輪、魚群探知機兼用のGPSプロッター、レーダー、主機遠隔操縦レバー、サイドスラスト操作盤、機関回転計等を組み込んだコンソールを装備し、同コンソール後方に操縦席及び同席右方に1人掛けの座席が設置されていたほか、下層の船室には、ダイニングテーブル、ソファ等が、甲板下の船室には、ベッド、トイレ、シャワー等がそれぞれ備えられていた。

(2) 牡鹿半島等

牡鹿半島は、宮城県北東部の石巻市及び女川町に属し、太平洋に向かって南方に突き出た半島で、東方沖合に同県金華山が位置し、西岸に宮城県鮎川港が築造され、東西方及び南方の各沖合に定置、区画、共同及びその他の各漁業が行われているほか、南端に陸前黒埼灯台が設置されていた。

また、牡鹿半島東西方及び南方の各沖合には、陸前黒埼灯台から325度（真方位、以下同じ。）2.6海里、320度2.6海里、313度2.7海里、304度2.9海里、302.5度1.6海里、185度790メートル、102度1,110メートル、031度1.5海里、034度1.9海里、033度2.3海里及び028度2.2海里的各地点を順次結んだ線並びに最大高潮時海岸線によって囲まれた区域に令和5年9月1日から同15年8月31日までの

間、宮城県知事が牡鹿漁業協同組合に対して免許した第2種共同漁業の免許番号共第231号（以下「231漁区」という。）が区画されていた。

そして、231漁区には、多数の定置網が敷設され、231漁区の東端付近水域に光達距離4.5キロメートル、毎4秒に1回の黄色閃光を発する簡易標識灯1基が設置されているほか、宮城県ホームページの同県における漁業免許の状況及び海上保安庁ホームページの海洋状況表示システムに231漁区がそれぞれ示されており、両ホームページをスマートフォンで検索できるようになっていた。

(3) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（省略）京浜港横浜区を拠点として業者から回航の依頼を受けた小型船舶に船長として乗り組み、自ら操船しながら主に西日本の各港への回航を行っていたもので、冬季を除いて1か月当たり約10隻の運航に携わっており、金華山周辺水域の航行経験を5回有していた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、令和6年2月22日臨時変更証の交付を受け、a 受審人が1人で乗り組み、回航の目的で、船首0.3メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、翌3月5日05時00分京浜港横浜区を発し、津軽海峡を経由する予定で新潟港に向かった。

ところで、a 受審人は、経験則により回航中の風についての基準値を風速毎秒10メートル以下とし、それ以上の予想であればGPSプロッターで予想される風向及び波高を遮ることができる最寄りの避泊地を選んで錨泊しながら天候の回復を待った上で、回航を再開していた。

a 受審人は、GPSプロッターを作動させ、操縦席に腰を掛けた

姿勢で操船に当たり、適宜スマートフォンで海上保安庁ホームページの気象情報を入手しながら房総半島に沿って航行したのち、鹿島灘北部に至り、燃料油の補給を行うため、15時00分福島県小名浜港に寄港した。

a 受審人は、スマートフォンで最新の気象情報を入手したところ、発達中の低気圧の接近により予定航行水域の三陸沖合西部が経験則による風の基準値を上回る予想であることを知ったことから、GPSプロッターで最寄りの避泊地として牡鹿半島東方沖合を選び同沖合で錨泊する航海計画としたとき、避泊地に至るまでの水域についての水路事情を承知していなかったが、金華山周辺水域に設置された定置網に注意を払えば予定経路上に航行の支障となるものはないと思い、宮城県ホームページ及び海上保安庁ホームページを検索して同経路上の障害物の存在を調べるなど、水路調査を十分に行わなかった。

こうして、a 受審人は、燃料油の補給を行い、15時30分小名浜港を出港し、本州東岸に沿って航行を続け、21時30分牡鹿半島東方沖合の避泊地で錨泊したのち、同避泊地よりも波浪を遮ることができる鮎川港付近水域に移動して錨泊を続けることとし、翌6日03時20分抜錨して同水域に向けて航行した。

a 受審人は、陸前黒埼灯台の灯光を右舷方に並航するところで船体に動揺を受けるようになり、前示避泊地に引き返すこととし、05時23分半少し過ぎ陸前黒埼灯台から095度1,100メートルの地点で、針路を003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、231漁区の存在も、自船が231漁区に進入している状況にも気付くことなく定置網に向首続航し、05時30分陸

前黒埼灯台から033度1.2海里の地点において、Aは、原針路及び原速力で、定置網に乗り入れた。

当時、天候は晴れで風力5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、石巻市に強風注意報、大雪注意報及び着雪注意報がそれぞれ発表されていた。

その結果、右舷推進器翼に曲損等を、定置網は、箱網等に破損をそれぞれ生じたが、のちいずれも修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件定置網損傷は、新潟港に向けて回航中、小名浜港に寄港し、発達中の低気圧の接近により避泊地として牡鹿半島東方沖合で錨泊する航海計画とした際、水路調査が不十分で、夜間、同沖合において、231漁区に進入し、定置網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、新潟港に向けて回航中、燃料油の補給を行うため、小名浜港に寄港し、発達中の低気圧の接近により避泊地として牡鹿半島東方沖合で錨泊する航海計画とした場合、避泊地に至るまでの水域についての水路事情を承知していなかったから、宮城県ホームページ及び海上保安庁ホームページを検索して予定経路上の障害物の存在を調べるなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、金華山周辺水域に設置された定置網に注意を払えば予定経路上に航行の支障となるものはないと思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、夜間、牡鹿半島東方沖合において、231漁区の存在も、231漁区に進入している状況にも気付くことなく定置網に向首進行して乗り入れる事態を招き、船体及び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小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和7年2月26日

仙台地方海難審判所

審判官 永 木 俊 文