

令和6年仙審第10号

裁 決

漁船A岩場衝突事件

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

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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和6年4月6日04時10分

青森県小泊港西北西方沖合の黒島ノ瀬

2 船舶の要目

船種船名 漁船A

総トン数 4.6トン

登録長 12.15メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 368キロワット

3 事実の経過

Aは、平成8年10月に進水し、操舵室を船体中央に配し、同室前部中央に舵輪を、舵輪前方に左舷から魚群探知機、ソナー及びG P Sプロッター画面を重畠表示することができるレーダーをそれぞれ備え、一本つり漁業に従事するF R P製漁船で、a受審人が1人で乗り組み、操業の目的で、船首0.7メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、令和6年4月6日04時00分小泊港を発し、同港西方約12海里沖合に所在する西津軽堆付近に向かった。

ところで、a受審人は、小泊港を拠点とする漁業に約48年従事し、平素、僚船からの情報を得て、西津軽堆付近及び津軽海峡にある複数の漁場の中から、その日に操業する漁場を選択していたところ、悪天候により、2日以上出漁することができず、僚船からの情報も得られなかつたことから、発航時、操業する漁場を決めていない状態であった。

また、黒島ノ瀬は、小泊港西北西方約1海里沖合に所在し、複数の水上岩を含む瀬で、同瀬北端付近に存在する水上岩が黒島と呼称され、AのG P Sプロッター画面に表示されていた。

そして、a受審人は、黒島ノ瀬の所在を承知しており、平素、同瀬北方を航行する際には、レーダーのG P Sプロッター機能により船位を確認し、黒島北方150メートルないし200メートル沖合を航行していた。

a受審人は、4海里レンジのコースアップ表示としたレーダーを作動させてG P Sプロッター画面を重畠表示し、舵及び機関を操作するためのリモコンを持って操船に当たり、操業する漁場をどこにするか考えながら小泊港北方沖合を北上し、04時05分少し前小泊港北防

波堤灯台（以下「小泊港灯台」という。）から303度（真方位、以下同じ。）850メートルの地点で、針路を273度に定め、6.0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。

04時07分少し前 a受審人は、小泊港灯台から292度1,280メートルの地点に達したとき、黒島まで500メートルとなり、その後同島に向首して接近する状況であったが、操業する漁場を選択することに気を奪われ、レーダーのG P S プロッター機能を活用するなど、船位の確認を十分に行わなかつたので、この状況に気付かなかつた。

こうして、a受審人は、黒島に向首したまま続航し、04時10分小泊港灯台から287度1,760メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、同島に衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の南南東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、日出時刻は05時12分、常用薄明の始まりは04時44分で、視界は良好であった。

衝突の結果、船首部外板に破口等を生じ、のちに廃船処理された。

（原因及び受審人の行為）

本件岩場衝突は、夜間、小泊港西北西方沖合において、漁場に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、黒島ノ瀬の黒島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、小泊港西北西方沖合において、漁場に向けて航行する場合、黒島ノ瀬の水上岩に衝突することのないよう、レーダーのG P S プロッター機能を活用するなど、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、操業する漁場を選択することに気を

奪われ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、黒島ノ瀬の黒島に向首して接近する状況に気付かないまま進行して衝突を招き、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 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 9 月 24 日

仙台地方海難審判所

審 判 官 八 田 一 郎