

令和6年横審第37号

裁 決
漁船A乗揚事件

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4年5月22日18時35分半僅か前
神奈川県長井漁港西方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A
総 ト ン 数 355トン
全 長 64.30メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 2,647キロワット

3 事実の経過

Aは、平成26年6月に進水し、バウスラスター、スタンスラスター及び可変ピッチプロペラを装備したまき網漁業付属の運搬船として従事する船尾船橋型の鋼製漁船で、上甲板下に9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、操舵室前部中央に操舵スタンドを、その左舷側にレーダー2台及びGPSプロッターを、同スタンド右舷側にレーダー及び機関制御盤をそれぞれ備え、a受審人ほか12人が乗り組み、生き餌の積込みの目的で、船首3.3メートル船尾4.0メートルの喫水をもって、令和4年5月22日08時00分福島県小名浜港を発し、小田和湾奥の餌場に向かった。

ところで、長井漁港西方沖合には、東西幅約1,000メートル南北幅約500メートルの範囲に水深5メートル以下の亀城礁が拡張して洗岩、干出岩及び水深の不明な暗岩が多数存在し、そのほぼ中央部に西方位標識である亀城礁灯標が設置され、AのGPSプロッターを拡大表示すれば同礁の拡張状況を確認することができた。

発航に先立ち、a受審人は、小田和湾西方沖合を航行するのが初めてで、同湾付近の水路状況について把握していなかったが、GPSプロッターに表示された等深線を見ていれば無難に航行できるものと思い、海図や同プロッターで亀城礁の拡張状況を把握するなど、水路調査を十分に行わなかった。

a受審人は、出航操船に当たったのち降橋して休憩し、17時00分頃昇橋して当直中の一等航海士から引き継いで航海当直に就き、一等航海士を見張りに就けてレーダー3台を全てヘッドアップ表示とし、それぞれを4海里、3海里及び1海里レンジで作動させ、GPSプロッターを等深線を表示させることができない3海里四方で表示させ、

18時27分半僅か前亀城礁灯標から178度（真方位、以下同じ。）
1.9海里の地点で、針路を341度に定め、17.0ノットの速力
（対地速力、以下同じ。）で、自らが操舵に就いて手動操舵により進
行した。

a 受審人は、18時32分半僅か前亀城礁灯標から208度
1,180メートルの地点で、前示餌場に向けて緩やかに右転を開始
し、速力を13.5ノットに減じて続航し、18時34分半僅か前亀
城礁灯標から247度470メートルの地点で、同灯標との航過距離
に不安を感じて左舵をとったものの、及ばず、18時35分半僅か前
亀城礁灯標から283度510メートルの地点において、Aは、船首
が325度を向いたとき、原速力のまま、亀城礁に乗り揚げ、これを
乗り切った。

当時、天候は曇りで風力4の南西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期
にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船首船底外板に凹損を伴う擦過傷等を生じ、のち修理
された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、小田和湾沖を航行する際、水路調査が不十分で、亀城礁
に向かって進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、小田和湾沖を航行する場合、同湾付近の水路状況につい
て把握していなかったのだから、発航に先立ち、海図やGPSプロッタ
ーで亀城礁の拡張状況を把握するなど、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、過去の経験からGPSプロッターの
等深線を見ていれば無難に航行できるものと思い、水路調査を十分に行
わなかった職務上の過失により、亀城礁に向かって進行して乗り揚げを

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 2 月 2 6 日

横浜地方海難審判所

審判官 丸田 稔