

令和6年横審第41号

裁 決

貨物船A定置網損傷事件

受 審 人 a 2

職 名 A一等航海士

海技免許 五級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官小林努出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 2 の五級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和6年2月13日19時24分僅か前

千葉県和田漁港南東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 498トン

全 長 64.98メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 735キロワット

3 事実の経過

Aは、平成21年1月に進水した船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋前部中央に舵輪、その左舷側にレーダー2台、舵輪右舷側にGPSプロッター及び機関コンソールをそれぞれ装備し、a1船長及びa2受審人ほか4人が乗り組み、過酸化水素約700トンを載せ、船首2.8メートル船尾4.2メートルの喫水をもって、令和6年2月13日09時30分茨城県鹿島港を発し、愛媛県三島川之江港に向かった。

ところで、和田漁港南東方沖合には、令和5年9月1日から越えて令和10年8月31日までの間、Y漁業協同組合及びほか1社が千葉県知事から免許を受けた免許番号定第9号の定置漁業の漁場区域（以下「定9号区域」という。）が、和田港南防波堤灯台（以下「和田南灯台」という。）から145度（真方位、以下同じ。）1,390メートル、138度1.7海里、125度1.7海里及び117度1,220メートルの各地点を順次結ぶ線によって囲まれた海域に設定されており、定9号区域内には、周年、定置網が設置され、その定置網の周囲海上には、光達距離約1.4海里的黄色1閃光を4秒ごとに発する水面上高さ約2メートルの簡易標識灯3基が設置されていた。

また、a2受審人は、（一部省略）内航の貨物船に乗船するようになり、主に鹿島港を起点として伊勢湾及び瀬戸内海方面へ航行しており、千葉県東岸沖合を航行した経験を有していたものの、その陸岸寄りを航行したことがなく、定9号区域の存在を承知していなかった。

そして、Aに装備されたGPSプロッターは、その画面を拡大表示させると、定置漁業の漁場区域が水色の破線で表示されるようになっていた。

a2受審人は、17時10分千葉県勝浦港南方沖合で昇橋し、前直の次席一等航海士から引継ぎを受け、a1船長から海図に記載された

針路線のとおり航行するように指示を受けていたものの、海上が時化模様であったことから、風波による船体動揺を少しでも軽減させることを考え、航行予定経路を変更して陸岸寄りを航行することとし、17時15分勝浦灯台から184度1.6海里の地点で、単独の船橋当直に就き、GPSプロッター及びレーダー1台を4海里レンジで前方約5海里まで表示するオフセンターに設定してヘッドアップ表示としてそれぞれ作動させ、千葉県東岸に接航して西行した。

このとき、a2受審人は、千葉県東岸に接航するのが初めてで、定9号区域に定置網が設置されていることを承知していなかったが、航行予定経路上に漁具等が設置されていても、目視して避けることができるものと思い、GPSプロッターの画面を拡大表示させ、変更した航行予定経路上の定置網の設置状況を確認するなど、水路調査を十分に行わなかった。

こうして、a2受審人は、18時47分少し過ぎ和田南灯台から073度5.9海里の地点で、針路を238度に定めて自動操舵とし、8.4ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、定9号区域に設置された定置網に向首進行し、19時24分僅か前和田南灯台から130度1.6海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、同定置網に乗り入れた。

当時、天候は晴れで風力6の南西風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好で、千葉県勝浦市、同県鴨川市及び同県南房総市には強風及び波浪各注意報がそれぞれ発表されていた。

a1船長は、自室にいたところ、速力の低下に気付き、昇橋して定置網乗り入れの事実を知り、事後の措置に当たった。

衝突の結果、球状船首外板に擦過傷等を、定置網は垣網に錨綱の切断等をそれぞれ生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件定置網損傷は、夜間、勝浦港南方沖合において、風波による船体動揺を軽減させるため、航行予定経路を陸岸寄りに変更する際、水路調査が不十分で、千葉県東岸に接航して和田漁港南東方沖合を西行中、定9号区域に設置された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 2 受審人は、夜間、勝浦港南方沖合において、風波による船体動揺を軽減させるため、航行予定経路を陸岸寄りに変更する場合、千葉県東岸に接航した経験がなかったのだから、定9号区域に設置された定置網に乗り入れることがないよう、GPSプロッターの画面を拡大表示させ、変更した航行予定経路上の定置網の設置状況を確認するなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、航行予定経路上に漁具等が設置されていても、目視して避けることができるものと思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、同県東岸に接航し、定9号区域に設置された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 2 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五級海技士（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5月28日

横浜地方海難審判所

審判官 米 倉 毅