

令和 7 年横審第 9 号（第 1）

令和 7 年横審第 2 0 号（第 2）

裁 決

（第 1）漁船 A 乗揚事件

（第 2）漁船 A 乗揚事件

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、理事官畑中充出席のうえ併合審理し、次のとおり裁決する。

主 文

（第 1）

受審人 a を戒告する。

（第 2）

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

（第 1）

令和 6 年 9 月 9 日 0 0 時 1 5 分

三重県尾南曾鼻東方沖合

(第2)

令和7年4月6日01時45分

静岡県焼津漁港

## 2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

総 ト ン 数 44トン

全 長 26.90メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 691キロワット

## 3 事実の経過

### (1) Aの設備等

Aは、船体中央に操舵室を配置した沖合底びき網漁業に従事する軽合金製漁船で、同室中央に舵輪、その右舷側にレーダー、GPSプロッター（以下「1号GPS」という。）及び魚群探知機、舵輪左舷側に機関操縦装置、GPSプロッター及びサーチライトスイッチ、同スイッチの上方にサーチライト操作ハンドルをそれぞれ備えていた。

Aは、令和3年12月に船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則（昭和26年運輸省令第91号）第2条の7第2号並びに船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則第2条の7の国土交通大臣が告示で定める基準を定める告示（平成15年国土交通省告示第651号）第2条に規定する小型船舶の要件に適合していることの確認を受けていた。

### (2) a受審人の経歴等

a受審人は、（一部省略）、Aに甲板員として乗り組み、（一部省略）六級海技士（機関）の免許を取得したのち、同船の機関長、

漁労長を経て、令和３年に船長となった。

a 受審人は、国土交通大臣の登録を受けた講習機関が実施する特定漁船講習の課程を修了し、一級小型船舶操縦士の特定漁船能力限定の解除を受けていた。

(第１)

(3) 尾南曾鼻付近の状況

尾南曾鼻は、三重県引本港の南東部に位置する西方に突出した岬で、その岬端から東方に陸岸から２０メートル沖合まで海岸線に沿って干出浜が拡張し、その干出浜から８０メートル南方沖合に、A搭載の１号GPSの画面を詳細表示に切り替えると表示できる干出岩の西コース岩が存在していた。

(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、操業の目的で、令和６年９月８日０１時００分和歌山県田辺漁港を発し、同漁港南西方沖合の漁場に向かった。

a 受審人は、０２時３０分前示漁場に至って待機し、０５時００分から操業を行ったのち、船首０．８メートル船尾２．７メートルの喫水をもって、１７時００分田辺漁港南西方沖合の漁場を発して三重県尾鷲港に向かった。

ところで、a 受審人は、ふだん尾鷲港に入港する際、引本港東方沖合の検疫錨地付近から尾鷲港港域東端に位置する三重県投石と同県佐波留島の間を航行していたものの、尾南曾鼻東方の海岸線に接近して航行した経験はなく、西コース岩の存在を承知していなかった。

a 受審人は、単独で操船に当たり、レーダーを４海里レンジでヘッドアップ表示とし、レーダー画面が重畳された１号GPSに６海

里の範囲を表示させ、尾鷲湾南方沖合を北上し、翌9日00時10分頃佐波留島東方沖合に至り、投石と佐波留島の間に2隻のレーダー映像を初めて探知し、そのうち集魚灯の灯りを認めて漂泊中の漁船と判断した。

a 受審人は、尾南曾鼻東方の海岸線に接近すれば、投石と佐波留島の間を見通すことができ、前示漁船を避けて尾鷲港に向かうことができるかと判断し、同鼻東方の海岸線付近に向けて北上することとし、00時13分僅か前尾南曾鼻灯台から131度（真方位、以下同じ。）900メートルの地点で、針路を321度に定めて自動操舵とし、10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行的た。

定針したとき、a 受審人は、西コージ岩の存在を承知していなかったが、尾南曾鼻付近の斜面が急になっているので、接近しても水深が深くなっていて無難に航行できるものと思い、1号GPSを詳細表示に切り替えて干出岩の有無を確認するなど、水路調査を十分に行わなかった。

こうして、a 受審人は、西コージ岩に向首して続航し、00時15分尾南曾鼻灯台から106度260メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、西コージ岩に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力2の西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、球状船首に破口を生じたが、自力離礁して愛知県形原漁港に帰港し、のち修理された。

（第2）

（3） 焼津漁港及び焼津南防波堤付近の状況

焼津漁港は、駿河湾の西部に位置し、北から焼津地区、新港地区

及び小川地区の3つの地区からなり、同漁港中央部に南北方向に延びる焼津南防波堤が築造され、焼津漁港北部に焼津南防波堤北側、焼津北防波堤及び第1ふ頭により港口（以下「焼津地区港口」という。）が、同漁港南部に焼津南防波堤南側及び小川南防波堤により港口（以下「小川地区港口」という。）がそれぞれ形成されていた。

焼津南防波堤は、その北東端に北北西方向に延びる長さ70メートルの突堤（以下「南防波堤突堤」という。）が築造され、同突堤の北端に焼津港焼津南防波堤北灯台（以下「焼津防波堤北灯台」という。）が設置されていた。

また、焼津南防波堤は、南防波堤突堤の周囲に消波ブロックが敷設されていなかったものの、焼津南防波堤の沖合側に消波ブロックが敷設されていて、同防波堤北端の沖合側に同ブロックによって形成された浅所（以下「南防波堤浅所」という。）が存在していた。

#### (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、操業の目的で、令和7年4月4日22時30分形原漁港を発し、御前埼西方沖合の漁場に向かった。

a受審人は、翌5日05時15分前示漁場に到着して移動しながら操業を行ったのち、船首0.7メートル船尾2.7メートルの喫水をもって、17時00分御前埼西方沖合の漁場を発して焼津漁港に向かった。

ところで、a受審人は、ふだん焼津漁港に入港する際、小川地区港口から入港しており、焼津地区港口から入港した経験がなかった。

a受審人は、レーダーを3海里レンジでヘッドアップ表示とし、3海里レンジの範囲を表示させた1号GPSをそれぞれ作動させ、小川地区港口から入港する予定で、翌6日01時13分半僅か前焼

津防波堤北灯台から155度2.7海里の地点で、針路を335度に定めて自動操舵とし、5.0ノットの速力で進行した。

a 受審人は、小川地区港口付近に複数の釣り船を認めたので、焼津地区港口から入港することとし、01時29分少し前焼津防波堤北灯台から154度1.4海里の地点に達したとき、南防波堤浅所の存在を承知していなかったが、以前、焼津地区港口から夜間に出港した際、サーチライトで南防波堤突堤を照らし、その周囲に消波ブロックが敷設されていないことを認めたので、焼津南防波堤の周囲にも消波ブロックが敷設されておらず、以前の出港時と同様に接近しても無難に航行できるものと思い、海図で航行予定経路上の消波ブロックの有無を確認するなど、水路調査を十分に行わなかった。

こうして、a 受審人は、南防波堤浅所に向首進行し、01時45分焼津防波堤北灯台から132度110メートルの地点において、原針路及び原速力のまま、南防波堤浅所に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力1の北西風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、球状船首に破口を生じたが、自力離礁して形原漁港に帰港し、のち修理された。

(原因及び受審人の行為)

(第1)

本件乗揚は、夜間、尾南曾鼻南方沖合において、同鼻東方の海岸線付近に向けて北上することとした際、水路調査が不十分で、西コージ岩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、尾南曾鼻南方沖合において、同鼻東方の海岸線付近に向けて北上することとした場合、西コージ岩の存在を承知していな

かったのだから、西コージ岩に乗り揚げることがないように、1号GPSを詳細表示に切り替えて干出岩の有無を確認するなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、尾南曾鼻付近の斜面が急になっているので、接近しても水深が深くなっていて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、西コージ岩に向首進行して乗揚を招き、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3号を適用して同人を戒告する。

(第2)

本件乗揚は、夜間、焼津漁港南東方沖合において、焼津地区港口に向けて北上することとした際、水路調査が不十分で、南防波堤浅所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、焼津漁港南東方沖合において、焼津地区港口に向けて北上することとした場合、焼津地区港口から入港した経験がなかったのだから、南防波堤浅所に乗り揚げることのないよう、海図で航行予定経路上の消波ブロックの有無を確認するなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、以前、焼津地区港口から夜間に出港した際、サーチライトで南防波堤突堤を照らし、その周囲に消波ブロックが敷設されていないことを認めたので、焼津南防波堤にも消波ブロックが敷設されておらず、以前の出港時と同様に接近しても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、南防波堤浅所に向首進行して乗揚を招き、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12月4日

横浜地方海難審判所

審判官 上 羽 直 樹