令和８年横審第１６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、令和８年５月８日その管轄を仙台地方海難審判所から当海難審判所に移転する指定があったので、当海難審判所は、理事官畑中充出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主　　文

受審人ａを戒告する。

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１０月１日１５時５５分

青森県八戸港北方沖合

２　船舶の要目

船 種 船 名　モーターボートＡ

総 ト ン 数　７．９トン

全　　長　１２．３９メートル

機関の種類　ディーゼル機関

出　　力　３３０キロワット

３　事実の経過

(1)　設備等

Ａは、令和４年７月に進水した、サイドスラスタ２機を装備したＦＲＰ製プレジャーモーターボートで、船体中央にキャビンを兼ねた操舵室を配し、同室右舷側に舵輪、機関操縦レバー及び計器盤を組み込んだコンソールを設置し、コンソールの後方に操縦席、舵輪の前方にＧＰＳ、レーダー、チャートプロッター、ＡＩＳ及び魚群探知機の各映像信号を統合して表示できる多機能モニター２台をそれぞれ備えていた。

そして、Ａのチャートプロッターは、航海用電子参考図が内蔵され、第二種共同漁業権の小型定置漁具については漁具設置区域として表示されなかった。

(2)　八戸港北方の沿岸部の状況等

八戸港北方の沿岸部には、Ｘ漁業協同組合が青森県知事から免許された共同漁業権漁場があり、三沢港内東防波堤灯台（以下「三沢港灯台」という。）から１３７．５度（真方位、以下同じ。）２．１海里、１２３．５度２．４海里、１２９度２．８海里、１４１度２．５海里の各地点を順次結ぶ線に囲まれた範囲に、令和６年８月１日から翌７年１月３１日までの間、同県知事から許可を受けた許可番号小定第１０３号の操業区域（以下「１０３号区域」という。）が設定され、同区域には、身網の長さが南北方向約３００メートル、東西方向約６０メートル、海岸に向かって西方に延びる道網の長さが約８６０メートルの第二種共同漁業のさけ・ます小型定置網１統（以下「百石定置網」という。）が敷設されていた。

また、１０３号区域には、側線付近に約２００メートルの間隔で

海面上の高さ約１．５メートルに赤旗が設置され、百石定置網には、身網の中央部付近の赤旗の頂部に光達距離約１．５キロメートルで毎１．５秒に１回の赤色閃光を発する標識灯１基が、道網の西端付近の赤旗の頂部に光達距離約１．５キロメートルで毎１．５秒に１回の白色閃光を発する標識灯１基がそれぞれ取り付けられていた。

そして、一般財団法人日本水路協会発行のプレジャーボート・小型船用港湾案内「本州北岸・東岸」には、沿岸の距岸２海里以内の至る所に定置漁網がある旨の記載があり、青森県及び岩手県北部の本州東岸を管轄する八戸海上保安部のホームページには、同保安部の管轄区域における定置漁具の敷設情報が掲載され、海上保安庁がインターネットを通じて提供する海洋状況表示システム（海しる）へのリンクに加え、注意事項として、第二種共同漁業の小型定置漁具については同システムに表示されないため、詳細な最新の情報を青森県に問い合わせて入手する必要がある旨の記載があった。

さらに、青森県のホームページには、青森県水産情報と題するポータルサイトが設けられ、各種法規制の概要や統計情報等の掲載に加え、知事許可漁業の許可に係る公示が行われており、同県三沢漁港南方から八戸港に至る沿岸部に青森県知事が許可する小型定置網操業区域３か所の情報を入手することができ、水産部局の問い合わせ先も掲載されていた。

(3)　a 受審人の経歴等

a 受審人は、（一部省略）東京湾で釣りを行うために冬季を除いて月に１回ないし２回の頻度で小型船舶の操縦を行い、約６年前から東京湾を出て遠方にも航海をするようになった。

a 受審人は、勤務先の会社が夏季に北海道函館港にＡを配船する必要があったため、令和６年７月下旬Ａを同港に回航していたもの

の、八戸港には寄航しなかったことから、同港北方の沿岸部を航行した経験はなかった。

(4)　本件発生に至る経緯

Ａは、ａ受審人が１人で乗り組み、知人２人を乗せ、回航の目的で、船首０．５メートル船尾１．２メートルの喫水をもって、令和６年１０月１日０５時３０分函館港を発し、途中、給油のために八戸港等に寄航する予定で、神奈川県横須賀港に向かった。

発航にあたり、ａ受審人は、八戸港北方の沿岸部を航行するのは初めてで、水路状況を承知していなかったが、水深に留意し、チャートプロッターを活用すれば支障なく航行できるものと思い、青森県の水産部局に小型定置漁具の詳細を照会するなど、水路調査を十分に行わなかった。

ａ受審人は、津軽海峡で約６時間釣りを行った後に航行を再開し、多機能モニター２台をいずれもノースアップ表示としたチャートプロッターとして作動させ、操縦席に腰を掛けた姿勢で操縦に当たり、定置網を避けるために陸岸から３海里ないし５海里の距離をとって青森県東岸沖合を南下した。

ａ受審人は、三沢漁港北東方沖合に至り、風浪が強まり船体の動揺が大きくなったことから、動揺を軽減しようとして陸岸に接近することとし、沿岸部を航行して八戸港に向かうため、１５時３０分半少し過ぎ三沢港灯台から０３７度５．３海里の地点で、針路を１９６度に定め、１５．０ノットの対地速力で、手動操舵によって進行した。

こうして、ａ受審人は、チャートプロッターの画面を継続的に見ていたものの、１０３号区域に向首する状況となって続航し、Ａは、１５時５５分三沢港灯台から１３７度２．２海里の地点において、

原針路及び原速力のまま、同区域に敷設された百石定置網に乗り入れた。

当時、天候は晴れで風力３の南南東風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好で、波高約１メートルの南寄りの波浪があった。

その結果、推進器軸に曲損等を、定置網は道網に破損等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、函館港を発航するにあたり、水路調査が不十分で、１０３号区域に敷設された百石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、函館港を発航する場合、八戸港北方の沿岸部を航行するのは初めてで、水路状況を承知していなかったから、青森県の水産部局に小型定置漁具の詳細を照会するなど、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、水深に留意し、チャートプロッターを活用すれば支障なく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、１０３号区域に敷設された百石定置網に向首して接近する状況に気付かないまま進行して同定置網に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３号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

令和８年９月３０日

横浜地方海難審判所

審 判 官　　神　　﨑　　和　　徳