

令和5年海審第3号

裁 決
漁船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 三級海技士（航海）（履歴限定）

本件について、海難審判所は、理事官桐井晋司出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人aの三級海技士（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3年6月9日10時45分

愛媛県鹿島東方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 漁船A

総 ト ン 数 199トン

全 長 47.54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

(1) 設備等

Aは、平成6年2月に進水した、漁獲物運搬に従事する船尾船橋型鋼製漁船で、操舵室には、前部中央にジャイロコンパス及び操舵スタンドが、その左舷側にGPS及び同プロッター画面を重畳表示できるレーダーが、右舷側に機関制御盤がそれぞれ装備され、中央部両舷に椅子各1脚が、後部に海図台がそれぞれ設置されていた。

(2) 鹿島東方沖合の水路状況等

鹿島東方約700メートル沖合には、東西約400メートル南北約800メートルの範囲に孤立した浅所（以下「鹿島東方浅所」という。）が存在し、同浅所は水上岩及び暗岩で構成され、縮尺12万5千分の1の海図W151（豊後水道）には、鹿島東方浅所が浅い区域を示す水色に着色されて等深線で囲まれ、同浅所南部の水上岩とその周囲に危険界線が描かれて黒磐^{くろばえ}の名称が、同北部に5.3メートルの水深表示がそれぞれ記載されていた。

また、鹿島東方浅所は、Aに装備されていたレーダーをGPSプロッターの重畳表示に設定すると、レーダー画面には、黒磐の水上岩とその周囲に赤色の点線が表示されるものの、拡大表示にしても同浅所の区域は表示されなかった。

(3) 受審人の経歴等

a 受審人は、平成9年からAに機関員として乗り組み、同年11月に現有免許を取得し、平成17年7月から同船に船長として乗り組んでいた。

a 受審人は、鹿島東方沖合に位置し、愛媛県南宇和郡愛南町内泊沖合の湾内に設けられた養殖施設（以下「内泊養殖施設」という。）で、たびたび養殖魚を積み込んでおり、令和3年2月頃にAに備え

ていた海図W151（豊後水道）を参照し、黒瀬の水上岩付近が浅所であることは認識していたものの、鹿島東方浅所の拡張状況を把握せず、鹿島東方沖合をGPSプロッターに残された航跡を頼りに航行していた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか3人が乗り組み、養殖魚運搬の目的で、令和3年6月8日12時00分香川県引田港を発し、翌9日早朝に宿毛湾の養殖施設（以下「宿毛湾養殖施設」という。）に到着して活魚12トンを積載した後、船首尾共に3.3メートルの喫水をもって、09時00分同養殖施設を発進し、内泊養殖施設に向かった。

宿毛湾養殖施設を発進するに当たり、a受審人は、内泊養殖施設へ至るGPSプロッターの航跡が消失していることを知り、鹿島東方浅所の拡張状況を把握していなかったが、黒瀬の水上岩から離せば無難に航行できるものと思い、海図を詳しく調査して同浅所を避けた針路法を計画するなど、水路調査を十分に行わなかった。

a受審人は、1.5海里レンジのノースアップ表示としたレーダーをGPSプロッターの重畳表示の設定で作動させ、操舵室右舷側の椅子に腰掛けた姿勢で単独での操船に当たり、宿毛湾北岸に沿って西行した後に北上し、鹿島北方沖合に至って黒瀬の水上岩を認め、10時41分僅か過ぎ伊予鹿島灯台から341度（真方位、以下同じ。）1,300メートルの地点で、針路を同水上岩の北側に向く099度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分320にかけ、10.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、定針したとき鹿島東方浅所が正船首約1,200メートルのところとなり、その後同浅所に向首して続航し、10時45分伊予鹿島灯台から038度1,300メートルの地点におい

て、Aは、原針路及び原速力のまま、鹿島東方浅所の暗岩に乗り揚げ、これを乗り切った。

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当たり、視界は良好であった。

乗揚の結果、Aは、右舷船首部船底外板に破口等を生じて沈没し、後に廃船処理され、乗組員全員が救助された。

(原因の考察)

本件発生海域は、水深が不規則な上に水上岩や暗岩等が存在するところで、当該海域に対して刊行されている最大縮尺の海図は、縮尺12万5千分の1の海図W151（豊後水道）であり、鹿島東方浅所が浅い区域を示す水色に着色されて等深線で囲まれていたものの、水深などの情報が詳細に記載されておらず、注意として「浅瀬などの周辺には他にも未発見の浅瀬などが存在することがありうるので注意のこと。」と記載されていた。

また、Aに装備されていたレーダーをGPSプロッターの重畳表示に設定し、拡大表示としても黒磐の水上岩とその周囲に赤色の点線が表示されるだけで、鹿島東方浅所の区域は表示されていなかったことから、同浅所付近海域を安全に航行するには、海図W151（豊後水道）に当たり、浅い区域を示す水色に着色された鹿島東方浅所を避ける以外に方法はなく、同浅所内を航行すると海図に記載のない暗岩などに乗り揚げのおそれがあったものと認められる。

したがって、a 受審人が、宿毛湾養殖施設を発進するに当たり、内泊養殖施設へ至るGPSプロッターの航跡が消失していることを知り、鹿島東方浅所の拡張状況を把握していなかったにもかかわらず、黒磐の水上岩から離せば無難に航行できるものと思い、海図を詳しく調査して同

浅所を避けた針路法を計画するなど、水路調査を十分に行わず、鹿島東方浅所に向首進行したことは、本件発生の原因となる。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、豊後水道において、内泊養殖施設に向けて宿毛湾養殖施設を発進するに当たり、水路調査が不十分で、鹿島東方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、豊後水道において、内泊養殖施設に向けて宿毛湾養殖施設を発進する場合、内泊養殖施設へ至るGPSプロッターの航跡が消失していることを知り、鹿島東方浅所の拡張状況を把握していなかったのだから、海図を詳しく調査して同浅所を避けた針路法を計画するなど、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、黒磐の水上岩から離せ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、鹿島東方浅所に向首進行して暗岩への乗揚を招き、船体に損傷を生じさせ、Aを沈没させるに至った。

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三級海技士（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6年1月19日

海難審判所

審判長 審判官 覺 前 修

審判官 廣 畠 貫 治

審判官 田之上 輝 美