

平成 19 年横審第 18 号

## 遊漁船第 3 明好丸転覆事件

言 渡 年 月 日 平成 19 年 12 月 20 日

審 判 庁 横浜地方海難審判庁（今泉豊光，安藤周二，松浦数男，柿原利治，大津皓平）

理 事 官 福島千太郎，河野 守

受 審 人 A

職 名 第 3 明好丸船長

操 縦 免 許 小型船舶操縦士

補 佐 人 a，b，c，d

指定海難関係人 B 組合

代 表 者 代表理事 C

業 種 名 遊漁船業附帯業務

損 害 船体，機関等に濡れ損

乗客 2 人が溺死，乗客 5 人が行方不明

原 因 第 3 明好丸・・・・・・気象・海象情報の収集不十分，風浪に対する監視不十分

遊漁船業附帯業者・・・組合員に対して業務規程の出航中止基準を遵守するよう周知徹底していなかったこと

### 主 文

本件転覆は，出航前の気象及び海象情報の収集が不十分で，出航したばかりか，追波中を航行する際，風浪に対する監視が不十分で，適宜に減速したり操舵したりするなどの操船が行われなかったことによって発生したものである。

遊漁船業附帯業者が，組合員に対して業務規程の出航中止基準を遵守するよう周知徹底していなかったことは，本件発生の原因となる。

乗客の多数が行方不明となったのは，救命胴衣の着用がなされなかったことによるものである。

受審人 A の小型船舶操縦士の業務を 3 箇月停止する。

### 理 由

（海難の事実）

#### 1 事件発生の年月日時刻及び場所

平成 18 年 10 月 8 日 04 時 20 分

静岡県伊豆半島南東方沖合

（北緯 34 度 26.4 分 東経 139 度 5.6 分）

#### 2 船舶の要目等

##### （1）要 目

船 種 船 名 遊漁船第 3 明好丸

総 ト ン 数 16 トン

全 長 18.345 メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 364 キロワット

## (2) 設備及び性能等

### ア 第3明好丸

第3明好丸（以下「明好丸」という。）は、平成10年4月に進水した全通一層甲板型FRP製小型兼用船で、航行区域を限定近海区域とし、東京都神津島三浦漁港を基地とする遊漁船及び一本釣り漁船として使用されていた。また、遊漁船としての最大搭載人員は旅客12人、船員3人の計15人であった。

### イ 操舵室

操舵室は、船首端から約11メートルのところに設けられ、船首側に操舵スタンド、同スタンドのほぼ中央部に操舵輪、左舷側に魚群探知機及び主機計器盤、右舷側にGPSプロッター、レーダー、磁気コンパス、機関クラッチレバー及び機関燃料加減レバーがそれぞれ装備され、同コンパスの船尾側にいすが備え付けられていた。

操舵室には、前面に回転窓、左右両舷側に引き戸窓、船尾側右舷にアルミニウム合金製引き戸及び同左舷に角窓がそれぞれ設置され、各窓にはいずれもガラスが入れられており、周囲の見張りの妨げとなるものは存在していなかった。

また、操舵室天井上部にレーダーアンテナのほか各種アンテナ、室外用スピーカー及び音響信号用拡声器、同室船首側外板の左右角部にバックミラーがそれぞれ装備されていた。

### ウ 船室及び機関室

船室は、操舵室下部の長さ7.50メートル幅1.82メートル高さ1.10メートルの区画（以下「上部船室」という。）及び同区画船尾側下部の長さ2.40メートル幅2.80メートル高さ0.55メートルの区画（以下「下部船室」という。）で、下部船室の船首側に機関室が区画され、同室空気取入口が上部船室の船首側下部に設けられていた。上部船室は、入口として船尾に幅0.59メートル高さ1.43メートルのアルミニウム合金製扉、左舷側中央部に同合金製引き戸、左舷側船首部にハッチ式入口がそれぞれ設けられており、下部船室には上部船室内左舷船尾部に設けられた縦横各0.6メートルの開口部から踏み段を経て出入りするようになっていた。また、上部船室内船尾壁左舷側には救命胴衣の格納場所であることや、その着用方法が表示されていた。

### エ 甲板及びその周囲等

甲板は、船首甲板、前部甲板、左右両舷通路及び船尾甲板で構成され、前部甲板中央部に船首方から順に漁ろう用ローラー、船首倉庫及び船倉3箇所、船尾甲板に清水タンク及び船倉2箇所がそれぞれ配置され、各倉開口部は締付金具がないFRP製蓋で覆う構造になっており、前部甲板、左右両舷通路及び船尾甲板には物入れといけすを兼ねた釣り用腰掛けが設けられていた。

本件当時、船倉3箇所に碎氷及び釣り道具、清水タンクに清水がそれぞれ搭載されていた。

甲板の周囲は、船首部及び船尾部での高さが前部甲板から約0.5メートル及び船尾甲板から約0.7メートルのブルワークで囲われ、左右両舷の舷側外板には、水面近くに船首部から船尾部にかけて、縦5センチメートル横12センチメートルの覆（おお）い付き放水口が左右両舷各5箇所に設けられていた。

また、バルバスバウ、舵としてベッカーラダーと呼ばれるフラップ付舵が装備されており、平成18年2月に動揺減少の目的で、左右両舷船尾船底に幅17センチメートル長さ3.5メートルのビルジキールが増設されたうえ、3段になった船底角部のチェーンの

うち同中央角部のチェーンを両舷とも下方に 15.5 センチメートル延長する改造が行われていた。

### 3 関係人の経歴等

#### (1) A受審人

A受審人は、昭和 61 年 4 月に一級小型船舶操縦士免許（現一級・特殊小型船舶操縦士及び特定操縦免許）を取得し、同 62 年に購入した総トン数約 6 トンの小型船で神津島周辺海域のダイビングポイントや釣り場に客を案内するようになったのち、平成 8 年に中古船を購入して遊漁船業を始め、同 10 年明好丸を購入し、静岡県下田港で客を乗せて同海域の釣り場まで案内していた。また、平成 8 年に B 組合に正組合員として加入し、同 17 年 2 月から持ち回りで就任する理事を務めていた。

なお、A 受審人は、船首部を岩場に着けて客を岩場に移らせることが容易でなかったうえ、磯場の事情をよく承知していないことなどで、瀬渡船業を行っていなかった。

#### (2) 指定海難関係人 B 組合

指定海難関係人 B 組合（以下「B 組合」という。）は、昭和 58 年 8 月神津島地区の遊漁船業者 7 人及び瀬渡船業者 13 人の計 20 人を組合員とし、遊漁船業附帯業務の必要な事業等を行うことを目的として設立された任意団体で、組合員の漁業用消耗品の共同購買や、官公庁等との対外交渉にあたっており、保険手続や海難防止講習を行う際の講師の招聘（しようへい）等の利便性から、D 協会に加入していた。

C 代表者は、B 組合が設立された際、同組合の事務局長に就任したのち、同 18 年 10 月時点まで事務局長兼任時を含めて通算 6 期 16 年間代表理事職に就いていた。

また、B 組合は、遊漁船業の適正化に関する法律（以下「遊漁船業法」という。）の改正に伴い、平成 15 年 4 月から遊漁船業者は都道府県知事に登録し業務規程を作成して届け出ることが義務付けられたことから、同年 9 月に B 組合が組合員すべての業務規程の作成及び届出事務を代行していた。

B 組合は、設立後から同 15 年まで毎年 1 回下田海上保安部等の職員を講師に招いて組合員に対する海難防止講習会を開催しており、翌 16 年以降は開催せずに海難防止に関する文書を配っていた。

### 4 事実の経過

#### (1) B 組合の組合員の業務規程の出航中止基準

B 組合は、組合員すべての業務規程の作成及び届出事務の代行にあたり、組合員各人に氏名や連絡先等を記入させ、組合員が業務規程に定める出航中止基準について、航行及び遊漁予定海域に海上警報が発表されたときとする内容を役員会で決めたとえ、組合員に替わり同内容で統一して作成し、届出事務を代行したのち、A 受審人を含む組合員に対して業務規程の出航中止基準を遵守するよう周知徹底していなかった。

一方、A 受審人ほか組合員は、同受審人が業務規程の出航中止基準の内容を認識していたものの、海上警報あるいは強風、波浪注意報が神津島を含む関東海域全部又は同北部海域地方に発表されたとき、航行及び遊漁予定海域に強風が吹かないことがあったうえ、風向によっては島陰に行けば風を避けられて営業が可能であることから、気象庁が発表する警報及び注意報の情報を積極的に入手しておらず、必要とする観測地点の気象情報を携帯電話等により入手して各人の判断で出航の可否を決定するようになった。

#### (2) 本件当時の警報及び注意報の発表状況

平成 18 年 10 月 5 日台風第 16 号から変化した低気圧が本州南岸沖合を東進して急速に発

達したのち、三陸東方沖合へ北上したことに伴い、気象庁は、同日 11 時 40 分関東海域全部に海上風警報を発表し、6 日 11 時 35 分同警報を海上暴風警報に改め、7 日 05 時 45 分関東海域北部に海上暴風警報を発表して以後 3 時間ごとに同警報を継続し、17 時 35 分、20 時 40 分、23 時 45 分及び 8 日 02 時 15 分に関東海域北部では北西又は西の風が強く、最大風速が毎秒 30 メートルとなることを 9 日 03 時 00 分まで発表するとともに、7 日 11 時 53 分から 8 日 15 時 17 分まで伊豆諸島北部新島区域に強風、波浪注意報を発表していた。

また、静岡地方気象台は、伊豆南地域に 6 日 22 時 34 分から 8 日 16 時 23 分まで強風、波浪、高潮注意報を発表していた。

### (3) 出航の可否の決定等の状況

A 受審人は、E 組合との話し合いで、毎年 6 月 1 日から 9 月 30 日まで神津島沿いの釣り場での遊漁船業の営業を控えており、平成 18 年には営業可能となった 10 月 1 日以降にあじ釣りの釣果がよかったものの、同月 5 日から翌 6 日にかけて台風第 16 号が変化した低気圧の通過で海象模様が悪くて営業ができず、7 日早朝に予報より風が弱まり海上がなぎとなったことから、同日 09 時 00 分神津島三浦漁港を明好丸で出航し、11 時 30 分静岡県下田港内の稲生沢川（いのうざわがわ）西岸に入航して係留し、気象及び海象の予報がよければ、8 日に神津島周辺海域で営業することとし、同船の船内で、客と携帯電話で連絡を取りながら待機した。

A 受審人は、待機したとき、気象庁の気象テレフォンサービスを聞くなどして気象及び海象情報を十分に入手しなかったため、関東海域北部地方に海上暴風警報が発表されていることを知らず、このことが業務規程の出航中止基準に該当したが、7 日午後携帯電話によるインターネットのサイトで風が弱まるとの気象情報を見て、8 日には出航できるものと考えた。

7 日夕方 A 受審人は、下田港内で待機していた B 組合に所属している F 丸、G 丸、H 丸及び B 組合に所属していない I 丸の各船長 4 人と懇談したとき、8 日の気象は出航できるとの全員一致した意見があり、海上がしけていなければこれまでも出航していたことから、乗船しそうな客に携帯電話で勧誘し、7 日に乗船できなかった客のうちの 1 人、8 日及び 9 日に乗船予定の客 4 人及び 3 人から乗る旨の返事があったその計 8 人と、B 組合に所属している J 丸船長 K から要請があった同船の客 3 人を乗船させることとし、さらに初めての客から 3 人で乗船したい旨の電話を受けて旅客定員 12 人を超えることが分かったものの、神津島で同客 3 人を J 丸に乗り移らせるつもりで、これを断らず乗客 14 人で出航することにし、7 日 20 時 00 分ころ明好丸の船内で就寝した。

### (4) 本件発生に至る経緯

明好丸は、A 受審人が船長として 1 人で乗り組み、平成 18 年 10 月 8 日 03 時 00 分前示係留地から下田港外ヶ岡岸壁に移動し、同岸壁で上部船室に 12 人及び下部船室に 2 人の計 14 人の乗客を乗せ、03 時 14 分ころ同岸壁を離れたのち、同岸壁南方約 90 メートル沖合で漂泊して乗客の荷物を船倉に収納したり甲板上の移動物を固定したりするなど荒天準備を行った際、最大搭載人員分の救命胴衣 15 個を表示した格納場所の上部船室に備え置かず、船首倉庫に格納したままで、発航後に西寄りの強風が吹くことが予想される状況であったが、乗客に救命胴衣を配分して着用させず、船首 0.8 メートル船尾 1.5 メートルの喫水をもって、03 時 20 分下田港を発し、神津島に向かった。

これより先、B 組合所属の F 丸、G 丸、L 丸及び H 丸が前示岸壁等で乗客をそれぞれ乗せて神津島に向けて下田港を前示の順に出航したのち、明好丸、I 丸の順に両船が乗客を

乗せて出航し、H丸は、神子元島を航過したころ、L丸及び明好丸に追い越された。

ところで、B組合に所属する遊漁船には、縦列航行する際に先頭船が針路を転じると後続船も先頭船に従って転針する了解事項があった。また、A受審人は、追波中を航行する際には、舵が効かなくなったり大傾斜したりするおそれがあることから、平素、大波を正船尾から受けてやり過ごす操船を行っていた。

A受審人は、03時29分下田灯台から200度（真方位、以下同じ。）0.8海里の地点で、針路を155度に定め、14.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵によって進行した。

A受審人は、操舵室のいすに前を向いて腰掛けた姿勢で操船にあたり、満月の月明かりがあり、視界は良好で、風速毎秒10メートルの西北西風が吹く状況下、追波中を横揺れがほとんどない状態で続航した。

神子元島を航過したころA受審人は、前示の風及び風浪ともに増勢してきたことを認め、04時00分少し前船尾であるF丸から針路を転じる旨の無線連絡をG丸船長経由で聞き、04時00分新島港灯台から306度13.0海里の地点で、手動操舵に切り換えてGPSプロッターを見ながら針路を式根島と新島との間に向く137度に転じ、原速力のまま、手動操舵によって進行した。

A受審人は、風速毎秒13メートルの西北西の強風が吹き、有義波の波高2.0メートル、1,000分の1最大波の波高約4メートル、周期約5秒及び波速毎秒7メートル以上の風浪による追波中の上り斜面を続航し、04時16分船尾方に波高3メートル以上に高起した風浪の第一波が来るのを視認し、左舵を少し取って正船尾から同波を受けてやり過ごし、04時18分新島港灯台から301度8.9海里の地点で、船尾方に同波と同じくらいに高起した風浪の第二波が来るのを視認して同様にやり過ごしたが、その後、大波が何度も来ることはないものと思い、船尾方を頻繁に見るなど風浪に対する監視を十分に行わなかった。

A受審人は、風浪の上り斜面を航行する態勢に立て直して元の針路137度で進行し、04時20分少し前船速より速い高起した風浪の第三波が右舷船尾方から接近していたが、船尾方を頻繁に見るなど風浪に対する監視を十分に行っていなかったため、このことに気付かず、適宜に減速したり操舵したりするなどの操船を行わず、04時20分わずか前波高約4メートルの風浪の第三波を船尾至近に視認した直後、同波に船尾部が持ち上げられたことに気付き、やり過ごすつもりで左舵を取ったところ、高起した風浪の下り斜面を急滑走し、減速して機関クラッチを中立としたものの及ばず、船首部が海面に没したのち、04時20分新島港灯台から300度8.4海里の地点において、明好丸は、風浪によって左舷側に大傾斜して瞬時に復原力を喪失し、船首が南方を向いて横倒しとなった。

当時、天候は晴で風力6の西北西風が吹き、日出時刻は05時43分、月没時刻は06時42分、月齢15.6の月明かりがあり、視界は良好で、関東海域北部地方に海上暴風警報、伊豆諸島北部地方に強風、波浪注意報及び伊豆南地域に強風、波浪、高潮注意報が発表されていた。

#### (5) 救助状況

明好丸は、横倒しの状態となったとき、A受審人が操舵室の船尾側で乗客に対して船室外へ出るよう指示したのち、転覆時の衝撃によるものか無線機を使用できず、自らの携帯電話も置いていた場所から移動して見付からず、関係先に連絡が取れないまま、機関室空気取入口及び船室船尾側入口から海水が浸入し、04時25分ころ船底を上転覆した。

J丸のK船長は、神津島の自宅にいたとき、04時22分横倒しとなった明好丸の船外に

出た乗客Mから携帯電話で、横波を受けて沈みかけている旨の連絡を受け、直ちに明好丸の近くを航行しているF丸船長及びG丸船長に携帯電話で救助を依頼したのち、C代表者及びB組合に所属している各船長に連絡した。そして、B組合の各組合員は、各人所有の遊漁船等で明好丸の捜索に出動し、L丸、H丸及びI丸の各船長はG丸からの無線連絡で明好丸の事態を知って直ちに捜索にあたり、8日05時26分から07時40分までにH丸及びL丸がA受審人ほか乗客6人をそれぞれ救助した。

04時43分C代表者は、下田海上保安部に明好丸が遭難した模様である旨を通報し、その後、B組合の事務所で関係機関との連絡にあたった。

海上保安庁は、巡視船5隻及び航空機3機を捜索に出動させ、07時45分巡視船いずなみが乗客1人を救助し、10時45分同庁の特殊救難隊が転覆した明好丸の船内から心肺停止状態の乗客2人を収容したのち、航空機等によって病院に搬送した。

行方不明者の捜索には、海上保安庁の巡視船及び航空機のほか、8日から11日まで神津島、式根島及び下田の各漁業協同組合に所属している漁船など最多時には64隻があたった。

その後、明好丸は、転覆したまま漂流し、僚船によって神津島三浦漁港に引き付けられ、船体及び機関等に濡れ損が生じたが、のち修理された。

#### (6) 死亡及び行方不明者

明好丸の船内から収容された乗客N及びOは、溺死と検案され、乗客M、P、Q、R及びSは、行方不明となった。

#### (7) 本件後のB組合の組合員に対する措置

本件後、B組合は、会合を開催し、組合員すべてに対して業務規程の出航中止基準を遵守するよう周知徹底を図った。

なお、B組合所属の遊漁船及び瀬渡船の業者は、平成19年1月12日神津島漁港及び神津島三浦漁港で実施された下田海上保安部による一斉安全指導を受けた。

#### (本件発生に至る事由)

- 1 B組合が、A受審人を含む組合員に対して業務規程の出航中止基準を遵守するよう周知徹底していなかったこと
- 2 A受審人が、出航前に気象及び海象情報を十分に収集しなかったこと
- 3 A受審人が、旅客定員を超えて乗客を乗せたこと
- 4 A受審人が、救命胴衣を表示した格納場所に備え置かず、乗客に配分せず、救命胴衣の着用がなされなかったこと
- 5 風速毎秒13メートルの西北西の強風が吹き、有義波の波高2.0メートル、1000分の1最大波の波高約4メートル、周期約5秒及び波速毎秒7メートル以上の風浪があったこと
- 6 A受審人が、大波が何度も来ることはないものと思い、船尾方を頻繁に見るなど風浪に対する監視を十分に行わず、適宜に減速したり操舵したりするなどの操船を行わなかったこと

#### (原因の考察)

本件は、静岡県伊豆半島南東方沖合において、海上暴風警報が発表されて西北西の強風が吹く状況下、明好丸が遊漁船5隻とともに下田港を出航し、夜間、神津島に向け追波中を航行していたとき発生したもので、その原因について検討する。

本件発生海域は、当時、風速毎秒13メートルの西北西の強風が吹き、有義波の波高2.0メー

トル、1,000分の1最大波の波高約4メートル、周期約5秒及び波速毎秒7メートル以上の風浪で、高起した風浪が発生する状況にあったと認められる。

遊漁船の船長が乗客の安全確保のため、出航前に気象及び海象情報を収集することは遊漁船業法によって義務付けられているので、A受審人は、同情報を十分に収集すべきであり、これによって発生海域の風浪等を予測し、出航の可否を判断し得たものと認められる。

また、追波中を航行する際、船体が後方から押されるので、高起した風浪と出会う時機を見計らって風浪の下り斜面に船体が行かないよう適宜に減速して保針に努めるためには、船尾方を頻繁に見るなど風浪に対する監視を十分に行うことが必要であったと認められる。

以上によって、本件は、船長が、出航前に気象及び海象情報を十分に収集したうえ、追波中を航行する際、船尾方を頻繁に見るなど風浪に対する監視を十分に行っていたなら、適宜に減速したり操舵したりするなどの操船を行うことにより、高起した風浪の下り斜面を急滑走することが回避され、発生しなかったものと認められる。

したがって、A受審人が、出航前に気象及び海象情報を十分に収集せず、出航したばかりか、追波中を航行する際、大波が何度も来ることはないものと思い、船尾方を頻繁に見るなど風浪に対する監視を十分に行わず、適宜に減速したり操舵したりするなどの操船を行わなかったことは、本件発生の原因となる。

遊漁船業附帯業者が、B組合の組合員に対して業務規程の出航中止基準を遵守するよう周知徹底していたなら、当時、出航が中止されることにより、本件発生が回避されたものと認められる。

したがって、B組合が、A受審人を含む組合員に対して業務規程の出航中止基準を遵守するよう周知徹底していなかったことは、本件発生の原因となる。

業務規程の出航中止基準について、遊漁船業法には遊漁船業者が定めるよう規定されているので、B組合の組合員は、気象庁発表の気象及び海象情報のほか、航行及び遊漁予定海域の実情に適した観測地点の気象及び海象情報を十分に入手するなど出航の可否の判断に実効性を有する基準を策定すべきである。

A受審人が、救命胴衣を表示した格納場所に備え置かず、乗客に配分せず、救命胴衣の着用がなされなかったことは、乗客の多数が行方不明となった原因となる。

A受審人が、旅客定員を超えて乗客を乗せたことは、海上技術安全研究所提出の調査研究報告書によって当時の復原性能に問題はないと判断され、また最大搭載人員を超えていないので、本件発生の原因とならない。しかしながら、これは、遊漁船船長として法令を遵守し、厳に慎まなければならない。

#### (海難の原因)

本件転覆は、静岡県伊豆半島南東方沖合において、海上暴風警報が発表されて西北西の強風が吹く状況下、出航前の気象及び海象情報の収集が不十分で、出航したばかりか、夜間、神津島に向け追波中を航行する際、風浪に対する監視が不十分で、適宜に減速したり操舵したりするなどの操船が行われず、高起した風浪の下り斜面を急滑走し、船首部が海面に没したのち、左舷側に大傾斜して復原力を喪失したことによって発生したものである。

遊漁船業附帯業者が、組合員に対して業務規程の出航中止基準を遵守するよう周知徹底していなかったことは、本件発生の原因となる。

乗客の多数が行方不明となったのは、救命胴衣の着用がなされなかったことによるものである。

(受審人等の所為)

A受審人は、静岡県伊豆半島南東方沖合において、海上暴風警報が発表されて西北西の強風が吹く状況下、夜間、神津島に向け追波中を航行する場合、風浪が高起していたから、高起した風浪の下り斜面を進行しないよう、船尾方を頻繁に見るなど、風浪に対する監視を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、大波が何度も来ることはないものと思い、風浪に対する監視を十分に行わなかった職務上の過失により、高起した風浪が船尾方から接近していることに気付かず、適宜に減速したり操舵したりするなどの操船を行わず、同風浪の下り斜面を急滑走し、船首部が海面に没したのち、左舷側に大傾斜して復原力を喪失し、転覆する事態を招き、船体及び機関等に濡れ損を生じさせ、乗客2人が溺死し、同5人が行方不明となるに至った。

以上のA受審人の所為に対しては、海難審判法第4条第2項の規定により、同法第5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3箇月停止する。

B組合が、組合員すべての業務規程を統一して作成し、届出事務を代行したのち、組合員に対して業務規程の出航中止基準を遵守するよう周知徹底していなかったことは、本件発生の原因となる。

B組合に対しては、本件発生後、組合員に対して業務規程の出航中止基準を遵守するよう周知徹底したことに徴し、勧告しない。

よって主文のとおり裁決する。