

平成19年仙審第35号

## 漁船第七千代丸遭難事件

言 渡 年 月 日 平成20年3月27日

審 判 庁 仙台地方海難審判庁（藤江哲三，大山繁樹，小寺俊秋，安田延壽，嶋田和義）

理 事 官 黒岩 貢

指定海難関係人 A社

代 表 者 代表取締役 B

業 種 名 水産業

損 害 大量の海水がウエルデッキに打ち込み，船体前部沈下，航行不能，のち解撤

原 因 第七千代丸・・・満載状態で荒天海域を航行する際の危険性に対する判断不適切  
船舶所有者・・・安全運航の確保に対する具体的な関与不十分

### 主 文

本件遭難は，三陸東方沖合での操業を終えて漁獲物等を満載し，岩手県南部の陸岸沖を經由して宮城県女川港に向けて帰航中，発達中の低気圧の北上により海上暴風警報等が繰り返して発表され，女川港周辺海域の気象・海象状況が急速に悪化する荒天下，満載状態で荒天海域を航行する際の危険性に対する判断が不適切で，岩手県南部ないし宮城県北部の安全な港で避泊せず，暴風と高起した波を船体斜め後方から受ける態勢で女川港に向け進行したことによって発生したものである。

船舶所有者が，安全運航の確保に対する具体的な関与が不十分で，女川港周辺海域の気象・海象状況の変化を把握せず，安全な港で避泊するよう千代丸に指示しなかったことは，本件発生の原因となる。

指定海難関係人A社に対して勧告する。

### 理 由

(海難の事実)

#### 1 事件発生の年月日，推定時刻及び同場所

平成18年10月6日21時07分

宮城県女川港沖合

(北緯38度29.6分 東経141度36.4分)

#### 2 船舶の要目等

##### (1) 要 目

船 種 船 名 漁船第七千代丸

総 ト ン 数 198トン

全 長 44.56メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 735キロワット

##### (2) 船体構造及び配置

第七千代丸（以下「千代丸」という。）は，遠洋まぐろ延縄漁業，同さけ・ます流し網漁業及びさんま棒受け網漁業を対象として設計，建造され，平成6年10月にC丸と命名されて進水し，その後，船舶所有者の変更に伴って船名が千代丸となり，1機1軸で，可変ピッチプロペラ及び船首尾水線下にそれぞれサイドスラストを備えた長船尾楼付き一層甲板型鋼製漁船で，上部から順に船橋甲板，船首楼及び船尾楼各甲板，上甲板がそれぞれあって，上甲板下に船首側から順に船首水槽，1番燃料油槽，1番魚倉，2番ないし4番中央及び両舷各魚倉，5番魚倉，機関室下段，清水槽，5番及び6番燃料油槽が設けられ，二重底には船首側から順に2番，3番，4番中央及び両舷各燃料油槽並びに潤滑油槽が配置されていた。

## ア 上甲板上の配置

上甲板には、係船機器が備え付けられた船首楼甲板下に甲板長倉庫があつて、船尾楼甲板下に船首側から順に漁獲物処理場と両舷冷凍室、機関室中段、乗組員室、調理室、食堂、食料庫兼魚倉及び6番魚倉が設けられていた。そして、船首楼後壁と船尾楼前壁の各開口部にそれぞれ水密扉が設けられて両壁の間の上甲板上には船体構造物がなく、船首楼と船尾楼に囲まれた凹甲板（以下「ウエルデッキ」という。）となっていた。

ウエルデッキは、船首尾長さ、前部及び後部の各両舷幅がそれぞれ約15.5、4.5及び7メートルで、両舷に前部及び後部の上甲板上高さがそれぞれ約1.7及び1.8メートルのブルワークが巡らされていた。

ウエルデッキには、上甲板上高さ約60センチメートル（以下「センチ」という。）のコーミングで囲われた船首尾及び両舷各長さがいずれも約1.2メートルの1番ないし4番各魚倉口があつて、それぞれアルミニウム製蓋が被せられ、上甲板上高さ約70センチの鋼製やぐらの上に通称「板子」と呼ばれる厚さ5センチの木製板が敷かれた作業甲板が同デッキ全面に設置され、ブルワークの下部には、高さ及び幅がそれぞれ約40センチ及び80センチの放水口がそれぞれ4番魚倉口付近両舷に各3箇所、3番魚倉口付近両舷に各2箇所及び2番魚倉口付近両舷に各1箇所設けられていた。

## イ 船尾楼甲板上の配置

船尾楼甲板には、両舷幅約4メートル船首尾長さ約16メートルの甲板室があつて開口部にはいずれも鋼製扉が設けられ、その前端左舷側に無線室、同右舷側に漁ろう長室があり、その後方に順に船長室、機関長室などの乗組員室、風呂、便所などが配置されていた。そして、甲板室の後部に補機室を設けて集魚灯用発電機及び同発電機駆動用の原動機が備え付けられ、船首楼甲板後部から船尾楼甲板ほぼ中央部までの両舷側には、通称「すずらん」と呼称される棒状の集魚灯がそれぞれ約20本取り付けられていた。

## ウ 船橋甲板上の配置

船橋甲板には、船首端の後方約24メートルのところに前端が位置する船首尾幅約3メートル両舷長さ約4.4メートルの操舵室があつて、その後方に船首尾長さ及び両舷幅がそれぞれ約2.5メートル及び2メートルの漁具庫が設けられ、船尾左舷側の暴露甲板上に膨張式救命いかだが備え付けられていた。

操舵室には、前部中央に操舵スタンドがあつてその右舷側に順にカラープロッター、DSB送受信機、2号レーダー、魚群探知機及び機関遠隔操縦装置が、左舷側に順に1号レーダー及びマグネットコンパスがそれぞれ設けられ、左舷側後部に海図台、右舷側後部にSSB送受信機及び双方向VHF無線電話装置が配置され、同室内部に通信衛星を利用した船舶電話が設置されてインターネットによる気象・海象情報サービスが利用できるようになっており、操舵室の上部には、さんま見張り小屋と称する両舷長さ約3メートル船首尾幅約2メートルの第2船橋が設けられていた。

## エ 機関室内の配置

機関室には、下段中央に主機ディーゼル機関（以下「主機」という。）とその後方に同減速機があり、主機の両側に交流発電機（以下「発電機」という。）各1機がそれぞれ備え付けられ、主機減速機の右側に主機燃料供給ポンプが、右舷側発電機の右側に主機用の潤滑油、冷却海水及び同清水の各電動ポンプがそれぞれあつて、同室中段左舷側に主配電盤が設置されていた。そして、船橋甲板後部にそれぞれ電動軸流送風機を備えた5個のマッシュルームベンチレーターが設けられ、通風筒を経由して機関室内部の吸排気を行うようになっており、両舷発電機上方の天井に通風筒が船首尾方向に導かれ、同筒にある各5箇所の開口部から機関室下段に外気が供給されていた。

### (3) 性能等

海上試運転成績書写によれば、主機定格回転数毎分360プロペラ翼角20.3度における速力が13.3ノットで、舵中央から舵角35度をとるまでの時間及び旋回径が両舷共それぞれ10秒及び約70メートルとなっていた。

### (4) 復原性能及び乾舷の状況

千代丸の計画横メタセンタ高さ及び同乾舷は、船舶復原性規則及び満載喫水線規則に基づく告示により、それぞれ0.35メートル及び0.33メートルを超えることとなっていた。

千代丸の復原性資料によれば、さんま棒受け網漁における漁場発航時の積載状態を、軽貨重量343.42

トン、乗組員所持品、食料品、倉庫品及び漁具の合計重量6.89トン、清水5.61トン、潤滑油、燃料油及び小出油の合計重量14.83トン、漁獲物重量187.46トン、総重量558.21トンとして試算した場合、横メタセンタ高さ（以下「GM」という。）は0.66メートルで、計画値を十分に超える状態となっていたが、乾舷は0.357メートルで、この排水量において、船体を1センチ沈下させるために必要な重量が2.65トンであることから、総重量が試算時の状態より約7トン増加すれば、満載喫水線を超える状況となっていた。

ところで、さんま棒受け網漁船（以下「さんま漁船」という。）が、漁獲したさんまを生のまま魚倉に貯蔵する際には、鮮度を保ったまま魚体を傷めないように、砕氷、海水及び清水を魚倉に適度な割合で混ぜ合わせ、その中で漁獲物が浮遊する状態とし、船体の動揺で魚倉の内容物が流動しないように倉口まで海水を積むようになっていた。

千代丸は、平素、漁獲物約100トンを獲得際には、これを1番ないし4番までの各魚倉に砕氷、海水及び清水とともに分散して積載するようにしており、その際には、各魚倉の容積の合計から漁獲物等の合計重量が約200トンとなり、燃料等の積載重量によっては満載喫水線を超える可能性があった。

### 3 関係人の経歴等

#### (1) A社

A社は、昭和63年にB代表者が設立した、遠洋・近海漁業を営む水産業者で、千代丸を含む漁船5隻を所有して日本人船員約40人を雇用し、外国人船員を期間雇用して千代丸に日本人、4隻の遠洋まぐろ延縄漁船（以下「まぐろ漁船」という。）に日本人と外国人船員をそれぞれ乗り組ませて操業に従事させ、B代表者が代表取締役、同代表者の長男であるDが専務取締役（以下「D専務」という。）に、次男が常務取締役に、同代表者の妻が監査役にそれぞれ就任して船舶所有者としての業務に当たり、事務員1人を雇用して伝票整理を主体とした事務業務を行わせていた。

#### (2) まぐろ漁船の運航形態

A社は、自社が所有するまぐろ漁船を主として大西洋海域で周年操業に従事させて漁獲物を運搬船で国内に輸送するようにし、各船を毎年、定期的に外地の造船所に入渠させ、その間に日本人乗組員を全員帰国させて休暇をとらせる運航形態をとっていた。そして、船体及び機関などの検査及び整備については、入渠前に各船から送付された工事仕様書の内容を機関等整備業者に検討させ、必要な部品を空輸するとともに同整備業者の技師を外地の造船所に派遣したうえで実施していた。

#### (3) まぐろ漁船の運航におけるA社の業務

A社は、各船に漁ろう長を乗船させ、船長、機関長及び通信長が航海、機関及び通信に関するそれぞれの役割を分担して漁ろう長を補佐する船内体制とし、気象などの情報収集、操業海域の選定、燃料、食料などの補給及び外国人乗組員の交替など、操業及び運航に伴う実務を各船に委ね、陸上では、主として、予算管理業務と代理店などから請求された諸費用の清算業務に当たっていた。

#### (4) 各船の運航実態の把握

A社は、各船の操業及び運航に関する報告を専ら漁ろう長から受けるようにし、船長を船員労働安全衛生規則（以下「労安則」という。）に定められた安全担当者を選任していたものの、船内における安全に関する事項について、安全担当者や乗組員の意見を聴くための措置を講じていなかった。

#### (5) 運航管理

A社は、まぐろ漁船の運航形態から、操業及び運航に伴う実務を各船に委ねていたこともあって、各船が水揚げ高の確保と安全運航を両立させるものという認識をもつようになり、安全運航を確保するための実務を各船に任せ、船舶所有者として船内の安全点検も行わないまま、安全運航を確保するための実務に関与していなかった。

### 4 事実の経過

#### (1) 千代丸購入の経緯

A社は、平成15年11月末からC丸が宮城県気仙沼港に係船中で、船舶所有者が同船を売船する意向で

あることをB代表者が知り、同船が大型のさんま漁船で、船齢が若く、設備も整っていることから同船を購入してさんま漁業に参入することにし、同17年1月5日に売買契約を結んで同月27日に引渡しを受け、気仙沼市にある同船を建造した造船所に上架した。

#### (2) 登録事項の変更及び復原性資料の作成

A社は、C丸を上架したのち、延期されていた第3回定期検査を受検するとともに、前回検査後、同船がさんま漁船に改造されて重量及び容積が増加していたことから、改測、重心試験及び動揺試験を実施して総トン数を184トンから198トンに変更し、翌2月7日付けで船舶所有者、船名及び船籍港の各登録事項をそれぞれ変更した。そして、同月10日に下架して千代丸を気仙沼港に係船し、その後、新たに作成されたまぐろ漁船及びさんま漁船としての復原性資料を造船所から受け取り、3月31日船舶検査証書の交付を受けたのち、係船したまま操業開始を待った。

#### (3) 漁ろう長及び乗組員の雇用

A社は、3月ごろから漁ろう長の人選を始め、やがて、C丸に係船されるまで漁ろう長として同船に乗船していたEが、航海の海技免許を受有しないものの、機関の海技免許を受有して機関長の職を執ったのち漁ろう長となって長年の経験を有し、さんま水揚げ優秀船の漁ろう長として水揚げ港の関係団体から度々表彰を受けていたことをB代表者が知り、前所有者に同人の漁獲実績を問い合わせるなどしたのち翌4月漁ろう長として雇用することにした。そして、その後、同人とともにC丸に乗船していた船員が順次、係船中の千代丸に集まり、船体整備や集魚灯の取付けなどの操業準備作業を行った。

#### (4) 業界事情の調査

A社は、事務所がある気仙沼港が有数なさんまの水揚げ港であることもあって、水揚げから流通までの取引の流れは承知していたが、初めてさんま漁業に参入することから、同漁業に関する知識や情報をE漁ろう長から得ることとし、各水揚げ港において燃料、食料、砕氷などの積込み手配と漁獲物の売買及び収支の清算業務などを行う事業者（以下「廻船問屋」という。）については、同漁ろう長がC丸乗船中に前所有者と取引のあった各港の廻船問屋をそのまま起用することにした。

こうして、千代丸は、8月10日付けでE漁ろう長ほか乗組員の雇入手続が行われて同月中旬から平成17年度の操業を開始し、A社が期待した水揚げ高を達成して11月下旬に同年度の操業を打ち切り、乗組員の雇止手続が行われたのち気仙沼港に係船された。そして、翌18年8月10日付けでE漁ろう長ほか乗組員の雇入手続が行われ、同月下旬から操業を始めた。

#### (5) 千代丸の運航体制

##### ア 船内体制

A社は、千代丸の船内体制を、自社のまぐろ漁船と同様に漁ろう長が操業及び運航の指揮をとって船長、機関長及び通信長が漁ろう長を補佐し、水揚げ高を確保する体制とし、E漁ろう長が航海の海技免許を受有していないことを承知したうえで、操業指揮のほか、出航から入航までの進路の選定など運航全般の指揮を同漁ろう長に委ねていた。

##### イ 操業及び運航管理

A社は、操業中の燃料、食料、砕氷などの発注を千代丸に委ね、その費用処理を主として各水揚げ港の廻船問屋が行って漁獲物の売上金額から費用を差し引いた金額が自社に入金されるようにし、操業、運航、漁獲物の水揚げ、燃料補給などの実務を千代丸が自ら行う体制としていた。

##### ウ 情報の収集等

#### (7) 気象・海象情報

A社は、E漁ろう長の進言にしたがってインターネットによる気象・海象情報サービスを千代丸及び自社の事務所で利用できるようにしていたが、各船が気象・海象情報を入手して状況を判断し、必要な措置をとるものという認識から、平素、自社の事務所で同情報サービスを利用せず、気象・海象情報の収集を行っていなかった。

#### (i) 動静把握

A社は、操業終了後の水揚げ港の選定をE漁ろう長に委ね、各港の廻船問屋との情報交換を千代丸に任せ

たまま、同船の動静が関係者から直接、自社の事務所に連絡される体制とせず、船舶所有者としての立場から、時折、廻船問屋に電話して千代丸の動静を聞くようにしていた。

#### (ウ) 船内情報

A社は、千代丸からの作業方法の改善意見の申出などについて、安全担当者を選任した船長から報告を受ける体制とせず、操業及び運航に関する報告を専らE漁ろう長から受けるようにしていたものの、さんま漁業に関する知識及び情報などを同漁ろう長から得ていたことから、遠慮もあって、操業及び運航の実態に関する具体的な報告を求めることなく、船舶所有者として自ら船内の安全点検も行っていなかったため、荒天に遭遇することが予想される際に出航したこと、荒天航行中、主機過速度自動停止装置（以下「主機」を省略する。）が作動したかして機関が停止したこと、海水がウエルデッキに打ち込んだまま滞留して一時、航行不能となったことなど、航行中に発生した不安全事態を把握せず、救命胴衣が甲板長倉庫に一括保管されたまま、適切に配置されていないことも把握していなかった。

#### (エ) 漁獲量の管理

A社は、時折、千代丸が、満載喫水線を超えるまで漁獲物等を積載して水揚げ港に入航することを知っていたが、漁獲量を自主制限することが乗組員に受け入れられることは困難であると考え、これを黙認したまま、気象・海象の状況に応じて漁獲物等の積載量を制限するよう具体的に指示していなかった。

#### (オ) 運航管理

A社は、まぐろ漁業の経営経験から、各船が水揚げ高の確保と安全運航を両立させるものと認識し、千代丸の安全運航の確保に関する実務を同船に任せ、操業ないし運航を中止して安全港に避泊するための風速、波高及び避泊港の選定などについて、会社としての具体的な基準を定めず、安全運航を確保するための実務に関与していなかった。

### (6) 岩手県南部から女川湾に至る沿岸の状況

#### ア 岩手県南部及び宮城県北部の状況

岩手県南部沿岸には、綾里埼があって綾里埼灯台が設置され、その南方に位置する大船渡湾及び気仙沼湾の湾奥にそれぞれ設けられた大船渡港及び気仙沼港は、いずれも風波を防ぐ良港となっていた。

気仙沼湾から女川湾までの宮城県北部沿岸には、小泉湾、志津川湾、追波湾及び雄勝湾があるものの、いずれも湾口を東方に開き、東寄りの強風が吹くときには、沖合の波が侵入するので避泊には適さない状況であった。

#### イ 女川湾周辺海域の状況

女川湾は、宮城県牡鹿半島の北側に位置し、同湾口北側にある出島と南側にある早埼との間に2支湾に分かれて湾入し、湾内には港則法適用港の女川港があって、港湾施設のある北西方の支湾は湾口が東方へ開いているため、同港南及び北両防波堤外側の水域は、東寄りの強風が吹くときには波が激しく侵入するうえ、出島東岸沖1ないし2海里の海域には当り根及び大根と称する浅所がそれぞれあって、東方沖合からの波が両浅所周辺の海域で著しく高起するので、荒天時、女川港に入航する船舶は、高波高域を避けるよう大根の南南東方約2海里のところにある笠貝島寄りの海域を航行していた。

### (7) 本件発生に至る経緯

#### ア 気仙沼港発航後、操業を終えるまでの経緯

千代丸は、船長F、一等機関士兼任のE漁ろう長ほか14人が乗り組み、さんま棒受け網漁の目的で、砕氷39.0トン、燃料推定約45キロリットルを積載し、平成18年10月4日06時00分気仙沼港を発して沖合の漁場に向かい、翌5日02時北海道納沙布岬南方沖合約60海里の地点に当たる漁場に到着して操業を始めた。そして、06時青森県東方沖合の漁場に向けて移動を始め、16時同県八戸港東方沖合約240海里の地点に到着して操業を再開した。

ところで、10月4日から5日にかけて、本州南岸沿いに停滞中の前線上に発生した低気圧が、5日正午には996ヘクトパスカルとなって高知県室戸岬南方沖合約140海里付近に達し、そのころ、南大東島東方約170海里及び南鳥島南西方約100海里付近をそれぞれ北上中の台風16号（990ヘクトパスカル）及び17号（985ヘクトパスカル）の影響を受けて、その後、急速に発達しながら本州南岸沿いを北上す

るようになった。

同日、仙台管区気象台から（以下、各警報等の発表状況については「仙台管区気象台から」を省略する。）、17時00分「海上や海岸を中心に6日朝のうちから7日にかけて東の風が強く、しける見込みです。予想される最大風速は、海上では毎秒17メートル（以下、風速については毎秒のものを示す。）、予想される波の高さは5メートルです。」旨の大雨に関する宮城県気象情報第1号（以下「大雨に関する宮城県」を省略する。）が、17時35分「三陸沖では、北東の風が次第に強まり、今後18時間以内に最大風速は15メートルに達する見込みです。」旨の海上風警報が、22時00分石巻地域に大雨、強風、波浪、洪水及び濃霧各注意報が、23時05分「海上や海岸を中心に6日明け方から7日にかけて東の風が強く、しける見込みです。予想される最大風速は、海上では17メートル、波の高さは5メートルです。」旨の気象情報第2号がそれぞれ発表された。

イ 漁場発航後、岩手県南部の陸岸沖に達するまでの経緯

翌6日00時51分千代丸は、さんま約100トンを獲得漁獲物を1番魚倉及び2番ないし4番までの中央及び両舷各魚倉に砕氷、海水、清水とともに分散して積み込み、船体中央部の乾舷が約30センチの満載状態で操業を終え、北緯40度20.4分東経146度39.6分の地点に当たる、綾里埼東北東方沖合約240海里の漁場を発進し、女川港で水揚げすることにしてその旨を宮城県漁業無線局経由で同港の廻船問屋に連絡し、ほぼ綾里埼灯台に向首する251度（真方位、以下同じ。）の進路として機関を全速力前進にかけ、13.2ノットの速力で、女川港に向けて帰途に就いた。

05時40分「三陸沖では、北東の風が強く、最大風速は15メートルで、今後24時間以内に25メートルに達する。」旨の海上暴風警報が発表され、06時00分本州南岸沿いを北上中の低気圧が990ヘクトパスカルに発達して和歌山県潮岬南東方沖合約100海里に、台風16号が990ヘクトパスカルのまま同岬南南東方沖合約340海里にそれぞれ達し、その後、同台風が熱帯低気圧となって低気圧に吸収される状況となった。

06時10分A社は、D専務が、三陸沖の海域に海上暴風警報が発表されていることをテレビの天気予報で知ったものの、平素、気象・海象情報を収集する習慣がなかったことから、千代丸への影響について思いが及ばないまま、動静を確認するため千代丸に電話したところ、操業を終えて女川港に向け航行中である旨の報告をE漁ろう長から受け、気象・海象状況についての会話がないうまま通話を終えた。

07時00分「県内では、7日にかけて東の風が強まり、海上は大しけとなる見込みです。予想される最大風速は、6日、7日ともに海上では20メートル、波の高さは、6日は7メートル、7日は8メートルです。」旨の低気圧に関する宮城県気象情報第3号（以下「低気圧に関する宮城県」を省略する。）が発表された。

A社は、B代表者が、千代丸の動静に関する報告をD専務から受けたものの、気象・海象情報の収集を行う習慣がなかったことから、三陸沖の海域に海上暴風警報が発表中であることを知らないまま、平素のように、操業後に漁ろう長の労をねぎらうため、07時42分千代丸がほぼ綾里埼灯台に向く進路のまま同灯台から070度145海里の地点を航行していたとき、同船に電話したものの、E漁ろう長が降橋していたので、当直中の一等航海士（以下「一航士」という。）と会話を交わしたのち、付近の海域では風速13メートルの北東風が吹いており、うねりが少しある旨の報告を受けて通話を終えた。

08時30分「三陸沖では、北東の風が強く、最大風速は15メートルで、今後24時間以内に25メートルに達する。」旨の海上暴風警報が、10時00分「今後、低気圧の接近に伴って風・波が強まり、6日15時以降、注意、警戒が必要です。」との気象情報第4号が、10時50分石巻地域に暴風及び波浪各警報が、11時35分「海上では、6日夕方から7日朝のうちにかけて東の風が非常に強く、大しけとなる見込みです。予想される最大風速は、海上では20メートル、波の高さは8メートルです。」旨の気象情報第5号と、「三陸沖では、北東の風が強く、最大風速は18メートルで、今後18時間以内に25メートルに達する。」旨の海上暴風警報が、13時55分「東部仙台、石巻地域、気仙沼地域に暴風・波浪警報を発表中です。」旨の気象情報第6号が、14時35分「三陸沖では、北東の風が強く、最大風速は25メートルである。」旨の海上暴風警報がそれぞれ発表された。

A社は、14時51分千代丸がほぼ綾里埼灯台に向く進路のまま同灯台から066度52海里の地点を航行していたとき、B代表者が、依然として、三陸沖の海域に海上暴風警報が発表中であることに気付かないまま、再び同船に電話して当直中の甲板長と会話を交わしたのち、付近の海域では風速13メートルの北東風が吹いており、うねりが少しある旨の報告を受けて通話を終えた。

このころ、台風16号を吸収して982ヘクトパスカルにまで急速に発達した低気圧が、八丈島付近を約10ノットの速度で東北東方に進行していた。

15時59分千代丸は、綾里埼灯台から064度38海里の地点に達し、その後、進路を徐々に南に転じ、岩手県南部から宮城県の陸岸沿いを南下する態勢で進行するようになったが、このころから、女川港周辺海域では北東の風が強まり、同港沖合の気象・海象の状況が急速に悪化して波高が高まり、徐々に沖合の波が港内に侵入する状況となった。そして、16時20分「海上では8日夜遅くにかけて大しけとなる見込みです。波のピークは7日00時過ぎでしょう。予想される最大風速は、海上では25メートル、東部仙台、石巻地域、気仙沼地域の陸上では18メートル、波の高さは8メートルです。」旨の気象情報第7号が発表された。

17時00分千代丸は、綾里埼灯台から064度25海里の地点に達し、その後、進路を南に転じ、大船渡湾沖合から気仙沼湾の湾口沖にほぼ向首する230度の針路で進行するようになった。

ウ 岩手県南部から宮城県北部の陸岸沖を南下中の経緯

A社は、17時51分千代丸が綾里埼灯台から077度13.2海里の地点に達し、折からの北東の強風をほぼ正船尾方から受けながら230度の針路で航行していたとき、B代表者が、低気圧が接近中で三陸沖の海域に海上暴風警報が発表中であることをようやく知り、同船の状況を確認するため再び電話したところ、当直中のF船長から、現在、大船渡湾の東北東方沖合を航行中で、付近の海域では風速15メートルの北東風が吹いてうねりがあるが、心配するほどではない旨の報告を受け、午前中からの千代丸との連絡で、同船付近の気象・海象状況が悪化している旨の報告がなく、乗組員が不安を感じている様子もなかったことから、予定通り女川港に向かうものと思って、注意して航行するように告げて通話を終えた。

こうして、A社は、海上暴風警報等が繰り返し発表される状況下、气象台に問い合わせるとか、気象・海象情報サービスを利用するなど、急速に悪化する女川港周辺海域の気象・海象状況の変化を把握せず、千代丸に対して大船渡港ないし気仙沼港で避泊するよう指示しなかった。

17時59分千代丸は、綾里埼灯台から081度11.4海里の地点に達して徐々に進路を南に転じ、その後、218度の針路で大船渡湾沖合から気仙沼湾沖合を南下するようになった。そして、18時47分千代丸が陸前御崎岬灯台（以下「御崎岬灯台」という。）から074度13.7海里の地点を航行していたとき、「宮城県全域に大雨・洪水警報を、東部仙台、石巻地域、気仙沼地域に暴風・波浪・高潮警報を発表中です。」との気象情報第8号が発表された。

A社は、このころ、女川港沖合では最大風速約30メートルの北東風が吹くようになり、港内に侵入した波によって入航した漁船が着岸できないまま錨泊し、待機する状況となったが、平素、千代丸の動静が関係者から直接、自社の事務所に連絡される体制としていなかったこともあって、女川港の気象・海象状況の変化に伴う着岸可否などの情報を廻船問屋から得ることができないまま、依然として、千代丸に対し、気仙沼港で避泊するよう指示しなかった。

千代丸は、操業ないし運航を中止して安全港に避泊するための基準がなかったうえ、A社から安全な港で避泊するよう指示がなかったこともあって、海上暴風警報等が繰り返し発表される状況であっても、台風ではないから、なんとか女川港に入航できるものと思い、満載状態で荒天海域を航行する際の危険性を適切に判断せず、大船渡港ないし気仙沼港など、付近の安全な港で避泊することなく、19時01分御崎岬灯台から083度11.4海里の地点に達したとき、針路を213度に定め、機関を全速力前進にかけたまま、13.1ノットの速力で、暴風と高起した波を船体左舷側斜め後方から受ける態勢で、女川港東方沖合に存在する大根にほぼ向首する態勢で進出した。

エ 気仙沼湾沖合から女川港沖合に至るまでの経緯

こうして、千代丸は、19時17分陸前大島灯台から090度11.8海里の地点に達して気仙沼湾東方沖

合を通過し、20時ごろ、笠貝島の北北東方約18海里の地点に達したとき、女川港で待機中の僚船から、同港沖合では大きな波が発生しているから気を付けるようにとの連絡を受けたものの、付近の海域には避泊する安全な港湾がない状況下、笠貝島まで約17海里である旨を告げ、その後、左舷船尾15度方向から有義波高7.7メートルの高起した波を受け、約17秒の波との出会い周期の間にウエルデッキに打ち込んだ海水が放水口から放水される状況を繰り返しながら続航した。

21時01分千代丸は、四子ノ崎灯台から043.5度6.2海里の地点に達し、そのころ、女川港の廻船問屋から、荒天のため入航しても着岸できない旨の連絡を受けたが、当直中のF船長が台風ではないので大丈夫である旨を告げて進行した。

#### オ 遭難時の状況

千代丸は、推定時刻21時05分四子ノ崎灯台から045度5.3海里の地点に達したとき、出島東岸沖にある高波高域を右舷側に離して替わすよう、笠貝島に向けて針路を188度に転じ、暴風と高起した波を左舷船尾40度方向から受ける態勢となって間もなく、約15秒の波との出会い周期の間に約21トンの海水が左舷側からウエルデッキに打ち込むようになり、海水が同デッキに滞留して船体傾斜が増大し、これによってさらに海水の打ち込み量が増加する現象を繰り返しながら続航中、推定時刻21時07分四子ノ崎灯台から048度5.0海里の地点において、波高7.7メートルを超える高起した波を船体左舷側に受け、大量の海水がウエルデッキに打ち込んだまま滞留し、船体前部が放水口上端まで沈下して航行不能となった。

当時、天候は雨で最大風速25メートルの北東風が吹き、付近の海域には有義波高7.7メートルの北東方からの高起した波があった。

その後、千代丸は、機関と舵を種々に操作して体勢を立て直しを図ったものの、船体前部が沈下してウエルデッキに滞留した海水を放水できないまま、時折、船体が大傾斜する現象を繰り返しながら、2.7ノットの速度で、228度方向の風下に圧流される状況となった。

やがて、千代丸は、21時35分ごろ甲板員GがD専務に、保安部への救助要請を携帯電話で依頼したのち、無線で漁業無線局を呼び出し中、船体上部構造物の開口部から機関室に浸水したものの、21時37分主電源を喪失して間もなく、主機が停止して漂流状態となった。

21時42分A社は、D専務が、千代丸の状況を確認するため、G甲板員の携帯電話に電話したところ、電話に出たF船長及びE漁ろう長から巡視船に救助を要請して欲しい旨の依頼を受けたのち、通話が切れた。

21時49分千代丸は、乗組員が海上保安庁運用指令センターに、荒天のため出島東岸沖で航行不能となっている旨を携帯電話で連絡し、21時51分遭難信号を発信した。

A社は、D専務が、千代丸の状況を確認するため繰り返しG甲板員の携帯電話に電話したが、つながらず、22時41分56秒、ようやく、同甲板員が電話に出たものの、状況が把握できないまま通話中、22時43分22秒同甲板員の「ぶつかる、ぶつかる。」という声を最後に通話が切れた直後、千代丸は、四子ノ崎灯台から050度0.6海里の地点に当たる、出島東岸沿いに存在する險礁に乗り揚げた。

翌7日14時01分千代丸は、宮城県警察所属のヘリコプターにより、四子ノ崎灯台北東方約650メートルの地点で、横倒しの状態で漂流中の船体が発見され、のち、引き揚げられて解撤された。

A社は、本件発生後、さんま漁業を廃業した。

#### (8) 捜索活動の状況

6日21時55分千代丸遭難の情報を入手した塩釜海上保安部は、直ちに巡視船及び航空機などによる捜索を開始し、翌7日05時第二管区海上保安本部に千代丸海難対策本部が、塩釜海上保安部に同現地対策本部がそれぞれ設置され、折からの荒天下、本格的な捜索活動が開始された。そして、水産庁、宮城県、同県警察、同県漁業協同組合連合会及び民間ダイバーが参加して捜索活動に当たり、8日E漁ろう長、12日操機長H、14日甲板員I、16日甲板員J、17日機関員K、19日司厨長L、超えて、11月1日F船長、4日機関員M、18日一航士Nの9人がそれぞれ遺体で発見され、いずれも溺水による窒息死と検案された。

第二管区海上保安本部は、事件発生後、巡視船艇延べ95隻、航空機延べ49機、潜水士延べ93人を投入して捜索活動を続けたのち、11月24日千代丸海難対策本部を解散し、その後も哨戒活動のなかで捜索を続けたが、機関長O、通信長P、甲板長Q、冷凍長R、甲板員S、G甲板員、機関員Tの7人が行方不明



のまま、のち、いずれも死亡と認定された。

#### (9) 本件発生後の関係団体等による再発防止対策

U組合においては、従来から、さんま漁船所属組合がある主要7港において、船舶所有者及び各船幹部乗組員を対象に、安全操業に関する出漁前の説明会を実施していたが、本件発生後、平成18年10月8日同組合所属のさんま漁船に対し、各漁業無線局からの定時連絡により安全操業に関する注意喚起を行ったほか、翌9日付け文書で、各組員に対し、気象・海象情報をこまめに入手して状況の把握及び変化に注意すること、漁獲物等を積み過ぎないこと、船体及び機関の点検や整備を行って異常の早期発見と対処に努めること、緊急時の対処及び連絡手段の確保について確認しておくことなどを周知するとともに、操業期間中に台風が接近する際などには、都度、同文書の内容を繰り返し連絡するようになった。

V会においては、漁期前に船舶所有者と乗組員が事故防止について意見交換を行い、お互いの安全意識の向上に努めること、出漁中の各船及び各船舶所有者がそれぞれ気象・海象情報の早期把握に努め、船舶所有者は、必要に応じて所有船に対し、同情報を提供すること、操業中止基準を設けること、荒天等により操業を中止した場合には、各船は原則として最も近い避難港もしくは水揚げ港に向かうことなどを記載した「安全運航自主ルール」と称する文書を加入者に送付した。

気象庁では、警戒の対象とするべき暴風、高波または大雨などの異常気象名を表題に用いて警戒するべき対象を明確にすること、気象情報の見出し及び本文について、危機感を適切かつ的確に伝える記述とすること、注目が必要な異常気象を付した表現を積極的に用いること、危険度の高まりを強調して記述すること、現象の特徴や地域性に配慮した具体的な記述となるよう工夫すること、過去の災害との比較、観測値を示して異常気象の激しさを伝えることなど、気象情報における表現の改善を行った。

#### (鑑定に基づく事実についての考察)

##### 1 船体姿勢等及び気象・海象条件

本件発生時における漁獲物等の積載状況から、一般配置図写に記載された満載時の船首尾喫水線により、ウエルデッキ前部及び後部におけるブルワークの水面上高さをそれぞれ2.3及び2.1メートルとし、GMについては、証拠により、0.78メートルとし、風向、風速、波高、波周期及び波長については、気象資料等により、風速17メートルの北東風、有義波高7.7メートル、波周期10.8秒及び同周期によって算出した波長182メートルとした。

##### 2 船体運動、海水打ち込み量及び放水量の関係

斜波中を航行する船舶は、船体の上下動、縦揺れ及び横揺れを生じ、船体が波の頂上に位置するときには上下動及び縦揺れが支配的となるが横揺れは少なく、船体が波の斜面に位置するときには横揺れが支配的となる。

このような船体運動による水面と両舷ブルワーク高さとの比較によるウエルデッキへの海水打ち込み量は、波長、波高、船の長さ、船速及び波との出会い角度などによって変化し、また、打ち込んだ海水の滞留量は、波との出会い周期と毎秒あたりの放水量によって変化する。

千代丸には両舷にそれぞれ6個の放水口が設けられ、船体が横揺れして傾斜した際に片舷から放水されることから、放水量は毎秒3.8トンとなる。

##### 3 速力と波との出会い角度の変化による海水打ち込み量等の変化

13ノットの速力で航行中、波を正船尾方から受けると、出会い周期17.9秒の波を受けた直後の約2秒間に10.6トンの海水がウエルデッキに打ち込み、次の波を受ける約16秒の間に毎秒3.8トンの海水が放水される。波を受ける方向が正船尾方から船体横方向に変化すると、徐々に海水の打ち込み量が増加するが、出会い周期は減少する。

海水の打ち込み量は、波を船尾45度方向から受ける態勢（出会い周期15.0秒）となったときに20.8トンの最大となり、その後、船尾60度ないし70度方向では約8トンないし10トンに減少するが、波を船尾80度方向から受ける態勢（出会い周期11.6秒）となったとき、21.0トンまで急激に増加し、正横方向から受ける態勢（出会い周期10.8秒）で17.9トンと減少する。

ここまでの計算によると、船尾45度方向から波を受けて、最初の2秒間に20.8トンの海水がウエルデ

ッキに打ち込んでも、放水口から毎秒3.8トンが放水されて同デッキに海水の滞留は生じないこととなるが、さらに、打ち込んだ海水が自由水として作用する状況及び有義波高を超える波の影響について検討する必要がある。

なお、6.5ノットの速力で航行中であれば、正船尾方から船尾45度方向までの範囲において海水の打ち込みはなく、波を船尾50度方向から受ける（出会い周期12.3秒）と9.8トンの海水が打ち込むようになり、波の方向がさらに船体横方向に変化すると打ち込み量が徐々に増加し、波を船尾70度方向から受ける態勢（出会い周期11.6秒）で、打ち込み量が20.4トンの最大となる。

#### 4 自由水の影響

速力が13ノットの場合、波を船尾40度ないし45度方向から受けて海水の打ち込み量が最大となり、波を受けた最初の2秒間に約21トンの海水がウエルデッキに打ち込めば、各魚倉口を除くウエルデッキの面積約100平方メートルに0.2メートルの高さの海水が一時的に滞留して自由水として作用することになる。

自由水の影響によって見かけ上の重心が上昇し、GMが負となって船体が大きく傾斜し、やがて、打ち込んだ海水が放水されて傾斜角が3度になると、傾斜した反対舷側の甲板が露出して自由水としての条件を満たさなくなるが、この傾斜によって毎秒約4トンの海水が新たに打ち込む。これによって、ウエルデッキに滞留する海水が増加して再び自由水としての条件を満足し、GMが減少して船体が傾斜し、船体傾斜が増大するにしたがって傾斜側の水面からブルワークまでの高さが減少し、海水の打ち込み量が増加する。

この繰り返しによって、やがて、打ち込み量が放水量を超えて海水がウエルデッキに滞留したまま次第に増加し、徐々に船体前部が沈下して放水口が水面下に没すれば、放水が不可能となる。

#### 5 有義波高を越える波の影響

有義波高は、ある地点で一定時間に観測される波のうち、波高が高い順に3分の1の個数までの波について、その波高の平均値であることから、有義波高より高い波が存在することになる。

有義波高7.7メートルの波が観測される際の観測値の標準偏差は1.93メートルで、観測値が正規分布をしているとすれば、その発生確率は約16パーセントとなることから、有義波高7.7メートルの波が観測される状況下では、同波高より1.93メートル高い9.63メートル以上の波高の波が、一定時間に観測される波の3分の1のうち約16パーセントの確率、つまり、観測される波約20個のうち1個の割合で発生することになる。

有義波高を越える波を船体に受けることによって、ウエルデッキに打ち込む海水量が著しく増加することになる。

#### 6 放水ができなくなった際の船体の状況

放水が不可能となれば、ウエルデッキに滞留した海水によって船体前部が沈下して船首トリムとなり、見かけ上のGMが負となったまま、時折、外力の影響などによって大傾斜し、同デッキに滞留した海水がブルワークを超えて舷外に流れ出し、復原力が回復して傾斜モーメントと復原モーメントが一致したところで傾斜が止まるが、出会い周期ごとに打ち込む海水の影響により、その後、大傾斜を繰り返すことから、航行が不可能となる。

#### 7 漂流の状況

航行が不可能となったのちの漂流速度は、風及び波を船体正横、船尾60度及び船尾30度各方向から受ける場合、それぞれ2.6、2.8及び3.6ノットとなる。

（本件発生に至る事由）

##### 1 千代丸

(1) 女川港での水揚げ実績により度々表彰された経歴を有する漁ろう長と、主として過去に同漁ろう長と乗船経験のある船員がそれぞれ乗り組んでいたこと

(2) 漁ろう長が操業及び運航の指揮をとって船長、機関長及び通信長が補佐し、水揚げ高を確保する体制であったこと

- (3) 荒天に遭遇することが予想される際に出航するとか、満載喫水線を超えるまで漁獲物等を積載して入航することがあったこと
- (4) 荒天航行中、過速度自動停止装置が作動したかして機関が停止するとか、海水がウエルデッキに打ち込んだまま滞留して一時、航行不能となるなど、不安全事態が発生していたこと
- (5) 救命胴衣を甲板長倉庫に一括保管したまま、適切に配置していなかったこと
- (6) 漁獲物等を満載した状態で操業を終え、岩手県南部の陸岸沖を經由して女川港に向かう進路で帰航中であつたこと
- (7) 海上暴風警報等が繰り返し発表される状況であっても、台風ではないから、なんとか女川港に入航できると思ったこと
- (8) 満載状態で荒天海域を航行する際の危険性を適切に判断しなかったこと
- (9) 岩手県南部から宮城県北部の陸岸沖を航行中、付近の安全な港で避泊しなかったこと
- (10) 満載状態のまま、暴風と高起した波を船体斜め後方から受ける態勢で女川港に向け進行したこと
- (11) 大量の海水がウエルデッキに打ち込んだまま滞留し、船体前部が沈下して航行不能となったこと
- (12) 主電源を喪失して主機が停止したまま、出島東岸沿いに存在する険礁に向けて漂流したこと

## 2 A社

- (1) まぐる漁業の経営経験から、各船が水揚げ高の確保と安全運航を両立させるものと認識していたこと
- (2) 安全運航を確保するための実務を各船に任せていたこと
- (3) 操業ないし運航を中止して安全港に避泊するための風速、波高及び避泊港の選定などについて、会社としての具体的な基準を定めていなかったこと
- (4) 各船が気象・海象情報を入手して状況を判断し、必要な措置をとるものという認識をもっていたこと
- (5) 平素から、気象・海象情報を収集する習慣がなかったこと
- (6) 操業及び運航に関する報告を専ら漁ろう長から受けるようにしていたこと
- (7) 千代丸を購入して初めてさんま漁業に参入したこと
- (8) さんま漁業に関する知識及び情報などを漁ろう長から得ていたこともあつて、漁ろう長に対する遠慮があつたこと
- (9) 漁ろう長に対して、操業及び運航の実態に関する具体的な報告を求めていなかったこと
- (10) 船舶所有者として船内の安全点検を行わず、救命胴衣の配置状況を把握していなかったこと
- (11) 労安則の規定を遵守せず、発生した不安全事態の情報や作業方法の改善意見の申出などを安全担当者である船長から受ける体制としていなかったこと
- (12) 操業及び運航の実態とこれに伴って発生した不安全事態を把握していなかったこと
- (13) 千代丸が満載喫水線を超えるまで漁獲物等を積載して入航することがあることを知っていたこと
- (14) 漁獲量を自主制限することが乗組員に受け入れられることは困難であると考えていたこと
- (15) 満載喫水線を超えるまで漁獲物等を積載することを黙認していたこと
- (16) 気象・海象の状況に応じて漁獲物等の積載量を制限するよう具体的な指示を行っていなかったこと
- (17) 水揚げ港の選定を漁ろう長に委ねて各港の廻船問屋との情報交換を千代丸に任せ、同船の動静が関係者から直接、自社に連絡される体制としていなかったこと
- (18) 安全運航の確保に対する具体的な関与が十分でなかったこと
- (19) 海上暴風警報等が繰り返し発表される状況下、女川港周辺海域の気象・海象状況の変化を把握していなかったこと
- (20) 女川港の気象・海象状況の変化に伴う着岸可否などの情報を廻船問屋から得ることができなかったこと
- (21) 大船渡港ないし気仙沼港で避泊するよう指示しなかったこと
- (22) 航海関係の海技免許を受有しない漁ろう長に操業と運航の指揮をとらせていたこと

## 3 その他

- (1) 急速に発達しながら北上する低気圧の接近により、三陸沖及び女川港付近に海上暴風警報及び暴風・波

浪警報等がそれぞれ繰り返し発表され、付近の海域には最大風速25メートルの北東風が吹き、有義波高7.7メートルの波が発生していたこと

(2) 千代丸が岩手県南部から宮城県北部の陸岸沖を航行中、北東の強風により女川港周辺海域の気象・海象状況が急速に悪化し、港内では入航船が着岸できない状況となったこと

#### (原因の考察)

本件は、千代丸が、三陸東方沖合での操業を終えて漁獲物等を満載し、岩手県南部の陸岸沖を經由して、女川港に向け同港沖合の荒天海域を航行中、大量の海水がウエルデッキに打ち込んだまま滞留し、船体前部が沈下して航行不能となり、主電源を喪失して主機が停止したまま漂流し、出島東岸沿いに存在する險礁に乗り上げて全損となり、乗組員16人全員が死亡もしくは死亡と認定された事件である。

当時、急速に発達しながら北上する低気圧の接近により、三陸沖及び女川港付近に海上暴風警報及び暴風・波浪警報等がそれぞれ繰り返し発表され、付近の海域には最大風速25メートルの北東風が吹き、有義波高7.7メートルの波が発生しており、女川港においては、千代丸が岩手県南部から宮城県北部の陸岸沖を航行中、北東の強風により同港沖合の気象・海象の状況が急速に悪化し、港内では入航船が着岸できない状況となっていた。

したがって、本件は、岩手県南部ないし宮城県北部の安全な港で避泊していれば、発生を回避することができたものと認められる。

千代丸が、安全な港で避泊せず、満載状態のまま、暴風と高起した波を船体斜め後方から受ける態勢で女川港に向け進行したのは、海上暴風警報等が繰り返し発表されて女川港周辺海域の気象・海象状況が急速に悪化する荒天下、満載状態で荒天海域を航行する際の危険性に対する判断が適切でなかったことによるものと認められ、このことは本件発生の原因となる。

千代丸が、危険性を適切に判断することができなかつたのは、操業ないし運航を中止して安全港に避泊するための風速、波高及び避泊港の選定などについて、会社としての具体的な基準がなかったこともあって、海上暴風警報等が繰り返し発表される状況であっても、台風ではないから、なんとか女川港に入航できると思ったことによるものと認められ、これらはいずれも本件発生の原因となる。

船舶所有者であるA社が、海上暴風警報等が繰り返し発表される状況下、女川港周辺海域の気象・海象状況の変化を把握せず、千代丸に対して大船渡港ないし気仙沼港で避泊するよう指示しなかつたことは、いずれも本件発生の原因となる。

A社が、気象・海象状況の変化を把握しなかつたのは、各船が同情報を入手して状況を判断し、必要な措置をとるものという認識をもっていたことから、平素から、気象・海象情報を収集する習慣がなかったことによるものと認められ、これらはいずれも本件発生の原因となる。

ところで、千代丸は、女川港での水揚げ実績により度々表彰された経歴を有する漁ろう長と、主として過去に同漁ろう長と乗船経験のある船員がそれぞれ乗り組み、漁ろう長が操業及び運航の指揮をとって船長、機関長及び通信長が漁ろう長を補佐し、水揚げ高を確保する体制になっていたものの、救命胴衣を甲板長倉庫に一括保管したまま適切に配置せず、荒天に遭遇することが予想される際に出航するとか、満載喫水線を超えるまで漁獲物等を積載して入航することがあつたうえ、荒天航行中、過速度自動停止装置が作動したかして機関が停止するとか、海水がウエルデッキに打ち込んだまま滞留して一時、航行不能となるなど、不安全事故が発生していた。

しかるに、A社は、まぐろ漁業の経営経験から、各船が水揚げ高の確保と安全運航を両立させるものと認識し、安全運航を確保するための実務を各船に任せたまま、操業ないし運航を中止して安全港に避泊するための会社としての具体的な基準を定めず、船舶所有者として船内の安全点検を行わず、操業及び運航に関する報告を専ら漁ろう長から受けるようにしていたものの、初めてさんま漁業に参入して同漁業に関する知識及び情報などを漁ろう長から得ていたことによる遠慮もあって、操業及び運航の実態に関する具体的な報告を求めていながつたうえ、労安則の規定を遵守せず、発生した不安全事故の情報や作業方法の改善意見の申出などを安全担当者である船長から受ける体制としていながつたので、操業及び運航の実態とこれに伴って

発生した不安全事態及び救命胴衣の配置状況を把握していなかった。

また、A社は、千代丸が満載喫水線を超えるまで漁獲物等を積載して入航することがあることを知っていたにもかかわらず、漁獲量を自主制限することが乗組員に受け入れられることは困難であると考えていたこともあって、これを黙認し、気象・海象の状況に応じて漁獲物等の積載量を制限するよう具体的な指示を行っていなかった。

以上のことから、A社は、安全運航の確保に対する具体的な関与が十分でなかったものと認められ、このことは本件発生の原因となる。

千代丸が、漁獲物等を満載した状態で操業を終え、岩手県南部の陸岸沖を経由して女川港に向かう進路で帰航中であったことは、帰航する際の安全対策であったと認められること、女川港周辺海域の気象・海象状況が急速に悪化したのは、16時ごろ同船が綾里埼東北東方沖合に達したときであり、その時点から笠貝島に向首すれば、暴風と高起した波を船体斜め後方から受ける態勢となって、進路選定の余地がないと認められることから、本件発生の原因とならない。

A社が、航海関係の海技免許を受有しない漁ろう長に運航の指揮をとらせていたことは、同漁ろう長が長年、千代丸の運航の指揮をとっていた実績があることから、本件発生の原因としないが、船舶職員及び小型船舶操縦者法の規定を遵守して、船舶の運航の指揮は適正な資格を有する船長にとらせなければならない。

A社が、女川港の気象・海象状況の変化に伴う着岸可否などの情報を廻船問屋から得ることができなかったことは、港内の状況に関する情報提供は関係者の自発的な行為によるものと認められることから、本件発生の原因とならない。しかしながら、このことは、A社が水揚げ港の選定を漁ろう長に委ねて各港の廻船問屋との情報交換を千代丸に任せたまま、同船の動静が関係者から直接、自社に連絡される体制としていなかった事実が関係するものと認められる。

ついては、今後、同種海難の再発を防止するため、船舶、船舶所有者及び市場関係者間の情報連絡体制を整備し、関係者が船舶の運航に関する情報を共有することが望まれる。

#### (海難の原因)

本件遭難は、三陸東方沖合での操業を終えて漁獲物等を満載し、岩手県南部の陸岸沖を経由して宮城県女川港に向け帰航中、急速に発達する低気圧の北上により海上暴風警報等が繰り返し発表され、女川港周辺海域の気象・海象状況が急速に悪化する荒天下、満載状態で荒天海域を航行する際の危険性に対する判断が不適切で、岩手県南部ないし宮城県北部の安全な港で避泊せず、満載状態のまま、夜間、暴風と高起した波を船体斜め後方から受ける態勢で女川港に向けて航行中、大量の海水がウエルデッキに打ち込んだまま滞留し、船体前部が沈下して航行不能となり、主電源を喪失して主機が停止したまま、風下に存在する險礁に向けて漂流したことによって発生したものである。

船舶所有者が、安全運航の確保に対する具体的な関与が不十分で、女川港周辺海域の気象・海象状況の変化を把握せず、岩手県南部ないし宮城県北部の安全な港で避泊するよう千代丸に指示しなかったことは、本件発生の原因となる。

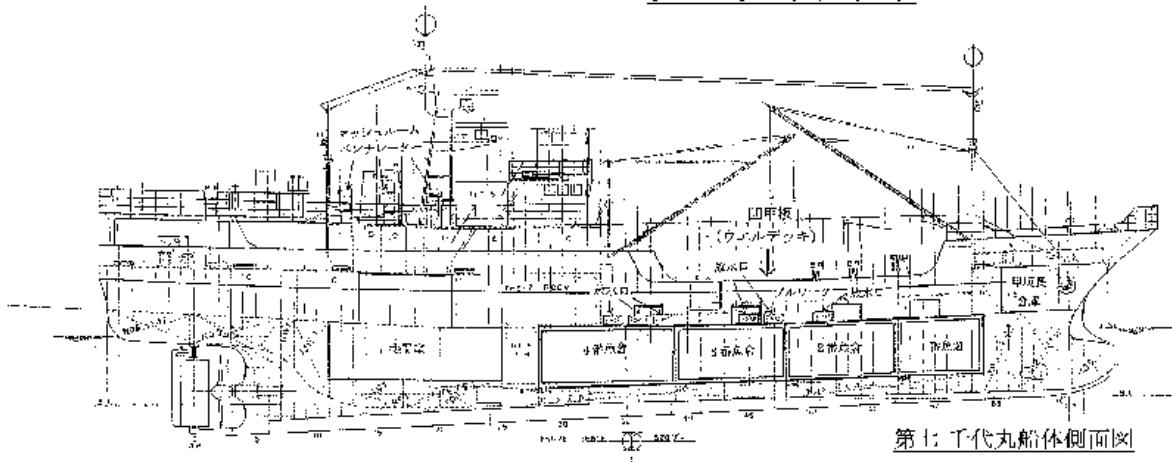
#### (指定海難関係人の所為)

A社が、安全運航の確保に対する具体的な関与が不十分で、女川港周辺海域の気象・海象状況の変化を把握せず、大船渡港ないし気仙沼港など、安全な港で避泊するよう千代丸に指示しなかったことは、本件発生の原因となる。

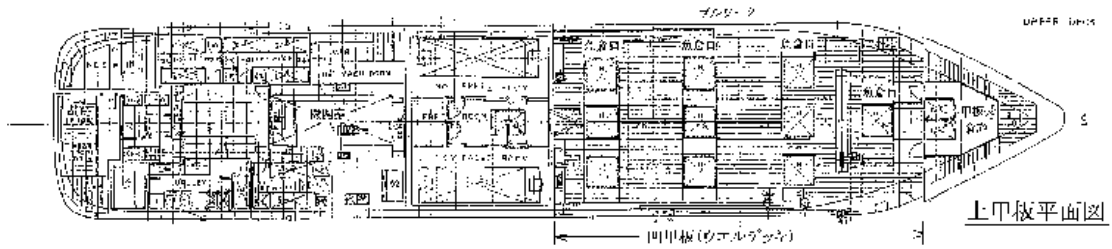
A社に対しては、海難審判法第4条第3項の規定により勧告する。

よって主文のとおり裁決する。

参 考 図 (1)



第1: 千代丸船体側面図



上甲板平面図