

平成29年海審第3号

裁 決

漁船A乗揚事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

指定海難関係人 a 2

職 名 A通信長

補 佐 人 1人

本件について、海難審判所は、理事官覺前修出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の三級海技士（航海）の業務を1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28年11月10日18時20分

東京都大野原島

2 船舶の要目

船種 船名 漁船A

総トン数 436トン

全 長 56.70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) 構造及び設備等

Aは、平成3年1月に進水した主に南太平洋で遠洋かつお・まぐろ漁業に従事する鋼製漁船で、船体ほぼ中央に操舵室を配し、同室前部中央に操舵スタンドを、その左舷側に機関操作盤を、同スタンドの右舷側へ順に2号レーダー、1号レーダー、GPSプロッター及び魚群探知機をそれぞれ装備していた。

#### (2) 大野原島

大野原島は、東京都三宅島西方沖約5海里に位置し、三つの突き出た岩と数個の小岩から成り、高さは、北側の岩が114メートル、南西側の岩が61メートル、南側の岩が33メートルあり、海図W51には記載されていたものの、AのGPSプロッターには表示されなかった。

a1受審人は、以前、三宅島南方沖を航行して静岡県清水港へ入港した経験から、大野原島の存在を承知していた。

#### (3) 関係人の経歴等

ア a1受審人

(省略)

イ a2指定海難関係人

(省略)

#### (4) 本件発生に至る経緯

Aは、a1受審人及びa2指定海難関係人ほか、インドネシア共和国籍1人を含む船員6人が乗り組み、まぐろ類約220トンを載

せ、水揚げの目的で、船首1.5メートル船尾5.0メートルの喫水をもって、平成28年10月30日15時30分（日本時間、以下同じ。）インドネシア共和国ベノア港を発し、神奈川県三崎港に向かった。

ところで、ベノア港から三崎港までの航海計画は、マカッサル海峡、セレベス海などを經由して北太平洋に至り、021度（真方位、以下同じ。）の針路で大野原島西方沖約1.6海里、三宅島西方沖約7海里を順次航行し、東京都大島東方沖約10海里的地点（以下「予定転針地点」という。また、予定転針地点に向かう021度の針路線を「本来の針路線」という。）で、針路を000度に転じて、三崎港に向かうものであった。

また、a1受審人は、ベノア港停泊中、本来の針路線を海図に記入し、平素から船橋当直者がGPSプロッターの針路線によって船位を確かめるようにしていたので、同プロッターにも針路線を入力することにした。

そして、a1受審人は、GPSプロッターに針路線を入力する際、代理店の対応等により多忙であったことから、同プロッターには、予定転針地点が北緯34度40分東経139度38分のところ、取りあえず同画面上で緯度線と経度線が交差する北緯34度40分東経139度40分を転針地点（以下「概略の転針地点」という。）として針路線（以下「本来の針路線と異なる針路線」という。）を入力したところ、同針路線が大野原島を通るので、後日、自身の船橋当直中に修正するつもりであった。

a1受審人は、ベノア港を出港後、船橋当直を、自身、二等航海士、一等航海士兼漁ろう長、a2指定海難関係人及び甲板長の順に、単独当直の3時間ないし6時間交替の5直制とし、マカッサル海峡、

セレベス海などを經由して北太平洋に至り、北上を始めた。

a 1 受審人は、越えて11月10日06時00分東京都青ヶ島西南西方沖約75海里のところで、甲板長から船橋当直を引き継いで伊豆諸島西方沖を北上し、12時00分大越鼻灯台から257度46.8海里の地点に達したとき、二等航海士に同当直を委ねて降橋することとしたが、船橋当直に就く前、乗組員の1人が体調を崩し、医薬品の確認、投薬及び医療機関との連絡に追われるなど多忙であったことから、予定転針地点の代わりに概略の転針地点を入力していたことを失念し、GPSプロッターに入力した概略の転針地点の修正を適切に行うことなく降橋した。

a 2 指定海難関係人は、17時25分阿古港突端灯台から218.5度13.7海里の地点で、一等航海士兼漁ろう長から船橋当直を引継ぎ、GPSプロッターを15海里レンジとして表示させ、同プロッター画面に表示された船位が同画面に表示された針路線から外れていたため、同針路線に寄せるよう針路を023度に定めて自動操舵とし、機関を回転数毎分330にかけ、11.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

こうして、a 2 指定海難関係人は、本来の針路線と異なる針路線によって、大野原島に向首したまま続航し、18時20分阿古港突端灯台から253度4.8海里の地点において、Aは、原針路、原速力のまま、同島の南側の岩に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで、風力4の東北東風が吹き、視界は良好で、潮候は下げ潮の末期であった。

a 1 受審人は、自室で休息していたところ、衝撃を感じて昇橋し、乗揚の事実を知り、事後の措置に当たった。

乗揚の結果、船底外板に亀裂及び破口を伴う凹損を生じて沈没し、

のち廃船処理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、伊豆諸島西方沖合において、三崎港へ向けて航行する際、GPSプロッターに入力した概略の転針地点の修正が不適切で、本来の針路線と異なる針路線によって航行し、大野原島に向首したまま進行したことによって発生したものである。

a 1 受審人は、伊豆諸島西方沖合において、三崎港に向けて航行中、船橋当直を委ねて降橋する場合、GPSプロッターに入力した針路線が大野原島を通るものであったから、同プロッターに入力した概略の転針地点の修正を適切に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、船橋当直に就く前に乗組員の1人が体調を崩し、医薬品の確認、投薬及び医療機関との連絡に追われるなど多忙であったことから、予定転針地点の代わりに概略の転針地点を入力していたことを失念し、GPSプロッターに入力した概略の転針地点の修正を適切に行わなかった職務上の過失により、本来の針路線と異なる針路線によって航行し、大野原島に向首したまま進行して同島の南側の岩への乗揚を招き、船体に損傷を生じさせ、沈没させるに至った。

以上のa 1 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箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和2年1月21日

海難審判所

審判長 審判官 下 條 正 昭

審判官 前久保 勝 己

審判官黒田拓幸は、差し支えにつき署名押印することができない。

審判長 審判官 下 條 正 昭