

平成 18 年第二審第 9 号

貨物船開神丸貨物船ウェイ ハン 9 衝突事件

[原審・横浜]

言 渡 年 月 日 平成 19 年 6 月 15 日

審 判 庁 高等海難審判庁（山田豊三郎，岸 良彬，保田 稔，織戸孝治，佐野映一）

理 事 官 黒田 均

受 審 人 A

職 名 開神丸船長

海 技 免 許 三級海技士(航海)

受 審 人 B

職 名 開神丸一等航海士

海 技 免 許 五級海技士(航海)

補 佐 人 a, b (いずれも受審人 A 及び同 B 選任)

指定海難関係人 C 社

代 表 者 代表取締役 D

業 種 名 内航海運業

補 佐 人 c, d

指定海難関係人 E

職 名 ウェイ ハン 9 一等航海士

補 佐 人 e, f, g, h

第二審請求者 理事官 亀井龍雄, 小須田 敏

損 害 開神丸 船首外板に破口及び亀裂を伴う凹損，球状船首に擦過傷等

ウェイ ハン 9 右舷中央部外板に破口を生じて浸水，のち沈没
船長を含む乗組員 9 人が行方不明，のち 4 人の死亡が確認

原 因 ウェイ ハン 9 視界制限状態時の航法（信号，レーダー，速力）不遵守（主因）

開神丸 視界制限状態時の航法（信号，レーダー，速力）不遵守（一因）

内航海運業者 視界制限状態における運航管理不十分

主 文

本件衝突は，ウェイ ハン 9 が，視界制限状態における運航が適切でなかったことによって発生したが，開神丸が，視界制限状態における運航が適切でなかったことも一因をなすものである。

内航海運業者が，視界制限状態における開神丸の運航管理を十分に行わなかったことは，本件発生の原因となる。

受審人 B の五級海技士（航海）の業務を 2 箇月停止する。

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

平成 17 年 7 月 22 日 05 時 05 分

犬吠埼南方沖合

(北緯 35 度 32.9 分 東経 140 度 49.6 分)

2 船舶の要目等

(1) 要 目

船 種	船 名	貨物船開神丸	貨物船ウェイ ハン 9
総 ト ン 数		499 トン	3,947 トン
全 長		75.50 メートル	105.83 メートル
機 関 の 種 類		ディーゼル機関	ディーゼル機関
出 力		735 キロワット	3,000 キロワット

(2) 設備及び性能等

ア 開神丸

開神丸は、平成 4 年 11 月に竣工した全通二層甲板の船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋前方に一つの貨物倉を有し、船首端から船橋前面までの水平距離が約 62 メートルで、可変ピッチプロペラを備えており、いつでも減速、行きあしの停止、後進が可能であった。

操舵室内には、前部の中央から右舷側へかけて航海コンソールが、その左舷側に 1 号レーダー及び 2 号レーダーがそれぞれ左右方向に 1 列に並べて設置され、同コンソールには左端から右舷方へ順に舵輪及びジャイロレピーターコンパス、汽笛及び探照灯用の各スイッチ、船内電話、主機遠隔操縦装置等が組み込まれていた。

操舵室内の前面には、左舷側のガラス窓下部にジャイロレピーターコンパス及びGPS 受信機、中央天井部に時計、風向計、風速計及び舵角指示器等が、後部側壁には、汽笛の自動吹鳴装置及び航海灯の各スイッチを備えた操舵室集合分電盤が、左舷側後部の海図台付近には、気象用ファクシミリ、ナブテックス受信機、VHF 無線電話及び船舶電話等がそれぞれ備えられ、左右には両舷ウイングへの出入口ドアが設置されていた。

レーダーは、2 台とも F 社製の船舶用レーダー FR-2010 型で、最大 10 物標までプロット可能な機能を有しており、選択した物標の針路と速力をベクトルで表示するとともに、自船からの方位、距離、最接近距離、最接近時間などを表示できるほか、見張り警報として、自船から任意の方位及び距離の各範囲を設定することにより、その範囲内の物標の映像が点滅して警報を発する機能を備えていた。

海上試運転では、前進翼角 15.6 度で、100 パーセント出力に当たる主機回転数毎分 300 のときの速力が 14.00 ノット、75 パーセント出力に当たる同回転数毎分 273 のときの速力が 13.55 ノット、舵角右 35 度のときの旋回直径が 254 メートルで、30 度、90 度及び 360 度回頭するまでの各所要時間がそれぞれ 21 秒、56 秒及び 3 分 10 秒、主機回転数毎分 300 前進翼角 15.6 度で航走中に後進翼角 11.8 度としたとき、船体停止までの所要時間及び航走距離が 2 分 3 秒及び 450 メートルであった。

イ ウェイ ハン 9

ウェイ ハン 9 (以下「ウ号」という。)は、1983 年に愛媛県今治市で建造された船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋前方に二つの貨物倉を有し、船首部、船体中央部及び船橋前

にそれぞれデリックポストが設置され、船首端から船橋前面までの水平距離が約 85 メートルであった。

貨物倉の下は二重底で、船首から後方へ順に 1 番清水タンク、両舷 1 番から 4 番の各バラスト水タンク、2 番から 4 番までの両舷バラスト水タンクに挟まれた中央部が 1 番から 3 番の燃料油タンクとなっていた。

操舵室内には、前部中央に操舵スタンドが、その右舷側にエンジンテレグラフ及び船内電話等を組み込んだコンソールが、更にその右舷側にレーダー 1 台が、同スタンドの左舷側にレーダー 1 台がそれぞれ設置されていたほか、VHF 無線電話、船舶自動識別装置及び自動吹鳴装置付きの汽笛等を装備し、右舷側後部に海図台、左舷側後部に階下への階段出入口、左右に両舷ウイングへの出入口がそれぞれ設けられていた。

試運転時の最大速度は 15.57 ノット、満載状態における通常の航海速度は 12.80 ノットであった。

3 関係人の経歴等

(1) A 受審人

A 受審人は、内航貨物船の船員を経て、平成 12 年から G 社の所有船に短期間の雇用で船長として乗船するようになり、同 15 年 9 月から約 1 箇月間開神丸に船長として乗り組み、同 16 年 10 月から約 6 箇月間同船に船長として乗船したのち、同 17 年 7 月から再び同船に船長として乗り組んでいた。

(2) B 受審人

B 受審人は、平成元年からケミカルタンカーに甲板長、次いで航海士、同 10 年から船長として乗船したのち、短期間の雇用で内航船に乗り組むようになり、同 17 年 6 月開神丸に一等航海士として初めて乗船した。

(3) 指定海難関係人 C 社

ア 運航管理体制

指定海難関係人 C 社（以下「C 社」という。）は、平成 17 年 4 月 1 日に施行された内航海運業法の改正に基づいて運航管理規程、運航基準及び事故処理基準（以下「運航管理規程等」という。）を定め、同年 7 月 1 日取締役定航部長ほか 2 人を運航管理者に選任し、その補佐として、本社に運航管理代行者 2 名を置いたほか、定航部、第一営業部、第二営業部、各支店及び H 営業所に運航管理補助者各 1 人を配置して自社船、備船合計 38 隻の運航管理業務に当たらせていた。

イ 開神丸の運航形態

C 社は、平成 14 年 12 月 G 社が船舶所有者から裸傭船した旧船名 I 丸について、同日付けで G 社と C 社 J 支店との間で、現船名開神丸として航行区域を沿海区域とする内航定期傭船契約を締結し、G 社配乗の船員が乗り組んだ同船を J 支店の運航管理補助者の運航管理下に置き、主として鋼材やプラント関連資材等の輸送に従事させていた。

ウ 運航管理状況

C 社は、社長を委員長とする船舶安全管理委員会を設け、毎年度初めの定例会議及び必要に応じた臨時会議を開催し、本社の関係各部、各支店及び各船に対して船舶の運航及び輸送の安全に関する指導を行っており、船舶部がその事務局となっていた。同委員会は、平成 17 年度の重点目標として、「当直見張り強化」及び「安全対策の強化」を掲げるとともに、霧中における海難防止に関し、4 月 22 日付けで「霧中時における船舶の安全運航について」と題する、5 月 17 日付けで「霧による海難防止について」と題する

各種指導資料を配布し、その周知を図っていた。

また、定航部が、K協会及びL社から毎朝1回気象に関する情報を入手して各支店に伝達し、各支店から同情報を各船に提供することとしていた。

J支店の運航管理補助者は、開神丸を含む5隻の内航船の運航管理にあたっており、平成17年5月初旬運航管理者から運航管理規程等の各船への配布及び周知徹底の指示を受け、順次訪船して船長に対する指導を開始し、開神丸に対しては同年5月20日大阪港に入港した際に訪船し、当時の船長に同規程等を説明し、乗組員への周知徹底及び交代下船時の次の船長への引継ぎなどを要請した。

また、J支店の運航管理補助者は、毎朝、管理下の船舶に対して電話連絡をとり、船舶の動静、乗組員の現状把握等を行って、適宜本社の運航管理者に報告するとともに、3箇月に1回各船を訪船し、主として船長と面談のうえ、安全運航についての指導及び確認などを行って訪船報告書を作成し、本社の船舶安全管理委員会へ送付していた。

訪船報告書には、訪船時の本船に対する安全運航についての指導内容、本船の安全運航に対する基本方針及び訪船者所見等を簡潔に記述するほか、点検項目として設定されている、運航管理、荷役管理及び安全管理に関する各項目について、点検結果を○×方式で記載するようになっていた。

(4) E指定海難関係人

E指定海難関係人は、2005年4月中国营口市の港でウ号に一等航海士として乗船した。

4 犬吠埼付近の気象及び海象

洲崎から犬吠埼に至る海域の霧の発生状況は、時期的には5月から8月にかけて多発し、海域的には房総半島南部で比較的少なく、犬吠埼付近でやや多い傾向があり、その最盛期にあたる7月には銚子で平均約10日発生し、犬吠埼付近では特に05時から07時の間が発生の多い時間帯となっていた。

海流は、野島埼から犬吠埼にかけて、距岸30ないし40海里以上沖合が黒潮の流域で、1ないし4ノットの北東流となっており、また、同沿岸における潮流は、一般に上げ潮流は西方へ流れ、下げ潮流は東方へ流れるが、流速は小さく不定であった。

5 事実の経過

開神丸は、A及びB両受審人ほか2人が乗り組み、鋼管約325トンを積載し、船首2.60メートル船尾3.85メートルの喫水をもって、平成17年7月21日17時30分千葉港千葉区を発し、北海道釧路港に向かった。

ところで、A受審人は、千葉港出航前、乗組員に対して、1週間前に三重県尾鷲沖合で発生した霧中の衝突事故を例に挙げ、視界制限状態時の安全運航についての注意を促したものの、同港出航当日は天気が良かったことから、ナブテックスのスイッチを切ったままで航行警報や気象に関する警報などを受信しておらず、また、C社やG社からも気象に関する警報についての連絡がなかったので、同日05時40分関東海域に、同日11時30分同海域北部にそれぞれ海上濃霧警報が出されていることを知らなかった。

C社は、開神丸を霧の多発期に千葉港から釧路港への運航に従事させることとし、毎朝1回の天気図等を中心とした定期的な気象情報を連絡したが、日本各地の霧の予報や気象に関する警報などについて、気象情報の収集を十分に行わなかったため、前示日時に、同船の航行予定海域である関東海域に海上濃霧警報が出されていることを把握しておらず、その情報を同船に連絡しなかった。

A受審人は、船橋当直体制を自らと次席一等航海士及びB受審人の順による単独の4時間

交替3直制としたが、B受審人に対し、運航管理規程等や安全運航に関する各種指導資料の記載内容及び船橋の航海計器類の取扱方法などについて、同人が自分より約1箇月前に乗船しているため、前任船長が指導しているものと思い、自らこれらの安全教育を十分に行わなかった。

また、C社は、運航管理規程等のほか、船舶の安全運航に関する各種指導資料を作成して各船に配布し、船長から乗組員にその内容を周知させることとしていたが、訪船報告書によっても傭船の新乗船者に対する周知徹底状況を把握できるようになっておらず、安全教育を十分に行っていなかった。

こうしてA受審人は、出航操船に引き続いて当直に就いたのち、23時30分ごろ野島埼灯台の東方沖合で次直の次席一等航海士と当直を交替したが、折から視界が良く、視程が1海里以下になったら報告するよう操舵室に掲示していたうえ、千葉発航前に尾鷲沖で発生した霧中の衝突事故を例に挙げて視界制限状態となったときの安全運航について注意をしていたので、同状態になれば報告があるものと思い、同航海士に対し、視界制限状態となったときには遅滞なく確実に報告するよう、海上濃霧警報の発表を前提とした的確な指示をすることなく、針路や速力などを引き継いで降橋した。

次席一等航海士は、翌22日01時45分ごろ八幡埼を左舷側に3海里ばかり離して航過し、03時00分ごろから霧模様となって視程が陸側1.5海里、海側3海里となり、03時30分太東埼灯台から077度（真方位、以下同じ。）10.6海里的地点に達したとき、次直のB受審人に視界の悪化及び針路などを伝えて当直を引き継いだ。

当直を交替したときB受審人は、霧模様で視程が1海里ばかりとなった状況下、正規の航海灯を掲げ、針路を040度に定め、翼角を13.3度として機関を全速力前進にかけ、折からの潮流で2度左方に圧流されながら、10.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により進行した。

B受審人は、04時ごろから視程が更に悪化して数百メートル以下の視界制限状態となったが、海上濃霧警報が出されていることを知らず、自分で安全に運航できると思い、また、船長であるA受審人も輪番の当直に入るのだから遠慮し、同受審人に視界制限状態となった旨の報告をしなかったばかりか、休息中の乗組員の迷惑になると思って霧中信号を行わず、いつものように全速力前進としたままで安全な速力に減じることもせずには続航した。

B受審人は、1号レーダーを1.5海里レンジ、2号レーダーを12海里レンジとして作動させていたところ、04時48分半2号レーダーで左舷船首1度6.0海里的のところにウ号の映像を初めて探知し、同レーダーを6海里レンジに切り換えて監視を続け、04時57分少し前犬吠埼灯台から197度10.8海里的の地点に達し、ウ号の映像が船首輝線上2.9海里となったとき、同船と著しく接近することとなると判断し、その事態を避けるため、針路を右に転じて060度とし、その後も左に2度圧流されながら進行した。

B受審人は、開神丸に乗船後、装備されているレーダーのプロット機能を習得しておらず、同機能を使用してウ号の映像をプロットしなかったばかりか、20度右転したので同船とは左舷を対して航過できるものと思い、レーダーから離れて目視による見張りを行ったりして、レーダーによる動静監視を十分に行わなかったため、その後同船が左転したことに気付かないまま続航した。

04時59分少し過ぎB受審人は、ウ号の映像が左舷船首21度2.0海里となり、その後同船と著しく接近することを避けることができない状況となったが、依然レーダーによる動静監視不十分で、その状況に気付かず、針路を保つことができる最小限度の速力に減じるこ

も、必要に応じて行きあしを止めることもせずに続航した。

B受審人は、05時04分少し過ぎレーダーの画面を見たとき、左舷船首方0.3海里にウ号の映像を認め、衝突の危険を感じて手動操舵に切り換え、右舵をとって一旦090度の針路としたのち、右舵一杯、翼角0度としたところ、05時05分わずか前左舷船首至近に同船の右舷側船体を視認したが、どうすることもできず、05時05分犬吠埼灯台から192度9.9海里の地点において、開神丸は、船首が右に回頭して112度を向き、約6ノットの速力となったとき、その船首部がウ号の右舷中央部に直角に衝突した。

当時、天候は霧で、風力2の北風が吹き、視程は約150メートルで、付近には西方向きの弱い潮流があった。

A受審人は、自室で休息中に衝撃を感じ、直ちに昇橋して衝突したことを知り、事後の措置に当たった。

また、ウ号は、船長M及びE指定海難関係人ほか中国人船員19人が乗り組み、スクラップ5,789トン積載し、船首6.13メートル、船尾6.72メートルの喫水をもって、同月21日14時30分宮城県仙台塩釜港を発し、中国大連港に向かった。

ところで、ウ号の船橋当直体制は、01時から05時（中国標準時に合わせていた船内時では00時から04時に相当）までを二等航海士、05時から09時までをE指定海難関係人、09時から13時までを三等航海士の各当直とし、それぞれに補助の甲板手1名を就け、各直2名による4時間交替の3直制としていた。

二等航海士は、翌22日01時00分船橋当直に就き、正規の航海灯を掲げ、機関を全速力前進にかけて茨城県磯崎灯台沖合を南下し、霧模様で視程が4海里ばかりであったところ、02時ごろから更に視界が悪化し、03時15分視程が2海里以下となったので、そのことをM船長に報告した。

報告を受けて昇橋したM船長は、二等航海士を補佐に就けて操船の指揮をとり、機関をスタンバイ状態としたものの、全速力前進の12.5ノットの速力のままとし、04時48分犬吠埼灯台から181.5度6.7海里の地点で、針路を219度に定め、自動操舵により進行した。

E指定海難関係人は、04時52分入直のため昇橋し、二等航海士から針路、速力及び視程が150メートルの視界制限状態であることを引き継いで船長の補佐に当たり、2台のうち旧式のレーダーをスタンバイ状態としたまま、もう1台のレーダーを3海里レンジで1.5海里後方へオフセンターとして使用しながら続航中、04時52分半正船首方わずか右4.5海里のところに開神丸の映像を初めて探知し、同船が反航船であることを確認してそのことを船長に報告した。

報告を受けたM船長は、霧中信号を行うことも、安全な速力に減じることもせずに進行したところ、04時57分少し前開神丸の映像が同じ方位のまま2.9海里となり、同船と著しく接近することとなる状況下、04時58分少し前犬吠埼灯台から190度8.3海里の地点に達し、開神丸の映像が正船首2.5海里となったとき、同船と著しく接近することとなると判断して、その事態を避けるための動作をとることとしたが、大幅に右転又は減速することなく、針路を左に転じて202度とし、このころから潮流の影響を受けるようになって右に2度圧流されながら続航した。

04時59分少し過ぎE指定海難関係人は、開神丸の映像が右舷船首17度2.0海里となり、その後同船と著しく接近することを避けることができない状況となったが、自船が左転したので、開神丸とは右舷を対して航過できるものと思い、同船の接近模様について適切な船長補佐を行えるよう、レーダーによる動静監視を十分に行わず、その状況に気付かないまま進

行した。

M船長は、針路を保つことができる最小限度の速力に減じることも、必要に応じて行きあしを止めることもせずに続航中、05時05分少し前同船を右舷船首至近に視認し、衝突の危険を感じて右舵一杯、機関停止としたが効なく、ウ号は、ほぼ同じ針路、速力のまま前示のとおり衝突した。

衝突の結果、開神丸は、船首外板に破口及び亀裂を伴う凹損並びに球状船首に擦過傷等を生じたが、のち修理され、ウ号は、右舷中央部外板に大きな破口を生じて浸水し、衝突後短時間のうちに沈没した。また、ウ号の乗組員21人のうち、12人は開神丸に救助されたが、M船長を含む9人が行方不明となり、その後4人の死亡が確認された。

6 C社の事後の措置

C社は、類似事故の防止と運航管理体制の強化を図るため、平成17年8月3日付けで、運航管理者である取締役定航部長から本社第一営業部長及び各支店長並びに各運航管理補助者あて「運航管理体制の強化、徹底について」と題する文書を発出し、各運航管理補助者による気象海象状況の的確な把握と船舶への連絡の徹底、関係船主及び船舶に対する濃霧時における安全運航についての指導の徹底、運航船舶の乗組員に対する安全教育の実施などを指示したほか、船舶安全管理委員会の開催を年1回から3回に、運航管理補助者会議を年1回から2回にそれぞれ増やし、訪船報告書の書式を○×方式から記述方式に改め、新乗船者に対しては船長による安全教育を徹底して乗船者教育報告書を提出させることとするなどの諸対策をとった。

これを受けてJ支店の運航管理補助者は、管理下の運航船舶に対し、備船については関係船主を同行のうへ、訪船して安全運航に関する指導事項の周知徹底を図ったほか、広島県尾道市の造船所において、開神丸の乗組員に対するレーダー使用習熟訓練を実施した。

(航法の適用)

本件は、霧のため視程が約150メートルに制限された犬吠埼南方沖合において、千葉港から釧路港に向けて北上中の開神丸と、仙台塩釜港から中国大連港に向けて南下中のウ号とが衝突したもので、衝突地点付近は我が国の領海内であり、分離通航帯もない広い洋上であることから、海上衝突予防法の、あらゆる視界の状態における船舶の航法（第4条ないし第8条）及び視界制限状態における船舶の航法（第19条）を適用するのが相当である。

(本件発生に至る事由)

1 開神丸

- (1) A受審人が、天気が良かったので、気象情報の収集を十分に行わなかったこと
- (2) A受審人が、関東海域北部に海上濃霧警報が出されていることを知らず、視程が1海里以下になったら報告するよう操舵室に掲示していたうへ、千葉発航前に尾鷲沖で発生した霧中の衝突事故を例に挙げて視界制限状態となったときの安全運航について注意をしていたので、同状態になれば報告があるものと思い、当直航海士に対し、視界制限状態となったときには遅滞なく確実に報告するよう、海上濃霧警報の発表を前提とした的確な指示を行わなかったこと
- (3) B受審人が、海上濃霧警報が出されていることを知らず、自分で安全に運航できると思い、また、A受審人も輪番の船橋当直に入るので遠慮し、視界制限状態となったときの船長報告を行わなかったこと

- (4) B受審人が、休息中の乗組員の迷惑になると思い、霧中信号を行わなかったこと
- (5) B受審人が、いつものように全速力前進としたままで、安全な速力に減じなかったこと
- (6) B受審人が、レーダーのプロット機能の使い方を知らなかったこと
- (7) B受審人が、20度右転したので、ウ号とは左舷を対して航過できるものと思い、レーダーによる動静監視を十分に行わなかったこと
- (8) ウ号と著しく接近することを避けることができない状況となったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めなかったこと

2 C社

- (1) 気象情報の収集を十分に行わず、開神丸の航行予定海域に出されていた海上濃霧警報を同船に連絡しなかったこと
- (2) 傭船である開神丸の新乗船者に対する安全教育を十分に行っていなかったこと

3 ウ号

- (1) 霧中信号を行わなかったこと
- (2) 機関をスタンバイ状態にしたものの、全速力前進のままで安全な速力に減じなかったこと
- (3) 開神丸と著しく接近することとなる事態を避けるため、針路を左に転じたこと
- (4) E指定海難関係人が、自船が左転したので、開神丸とは右舷を対して航過できるものと思い、同船の接近模様について適切な船長補佐を行えるよう、レーダーによる動静監視を十分に行わなかったこと
- (5) 開神丸と著しく接近することを避けることができない状況となったとき、ウ号船長が、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めなかったこと

4 その他

霧で視界制限状態となっていたこと

(原因の考察)

本件は、霧で視界制限状態となった犬吠埼南方沖合において、北上中の開神丸と南下中のウ号とが衝突したもので、開神丸が、レーダーで船首方に南下するウ号の映像を探知し、針路を20度右に転じて進行する際、引き続きレーダーで同船に対する動静監視を十分に行っていれば、ウ号と著しく接近することを避けることができない状況となったことを認識し、減速及び行きあしの停止などによってその発生を防止できたものと認められる。

したがって、B受審人が、20度右転したので、ウ号とは左舷を対して航過できるものと思い、レーダーによる動静監視を十分に行わず、同船と著しく接近することを避けることができない状況となったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めなかったことは、本件発生の原因となる。

また、こうした措置がとられなかったのは、A受審人が、船橋当直を交替する際、当直航海士に対し、視界制限状態となったときの船長報告について、海上濃霧警報の発表を前提とした的確な指示を行わなかったことと、B受審人が、同状態となったときの船長報告を行わなかったことによるものである。

したがって、A受審人が、天気が良かったので、気象情報の収集を十分に行わず、また、C社からも海上濃霧警報についての連絡がなかったことから、関東海域北部に海上濃霧警報が出されていることを知らず、視程が1海里以下になったら報告するよう操舵室に掲示していたう

え、千葉発航前に尾鷲沖で発生した霧中の衝突事故を例に挙げて視界制限状態となったときの安全運航について注意をしていたので、同状態になれば報告があるものと思い、当直航海士に対し、視界制限状態となったときには遅滞なく確実に報告するよう、海上濃霧警報の発表を前提とした的確な指示を行わなかったこと、及びB受審人が、海上濃霧警報が出されていることを知らず、自分で安全に運航できると思い、また、A受審人も輪番の当直に入るの遠慮し、視界制限状態となったときの船長報告を行わなかったこと、並びにC社が、気象情報の収集を十分に行わず、開神丸の航行予定海域に出されていた海上濃霧警報を同船に連絡しなかったことは、いずれも本件発生の原因となる。

B受審人が、霧中信号を行っていたら、ウ号側にとって、前方から開神丸が同信号を鳴らしながら接近してくることが分かり、一時的にレーダー監視がおろそかになっていたとしても、ウ号に再びレーダー監視を促して開神丸の接近状況を把握させることができ、また、安全な速力に減じていれば、時間的な余裕も生じることから、適切な衝突回避動作をとることができた可能性がある。

したがって、B受審人が、休息中の乗組員の迷惑になると思い、霧中信号を行わなかったこと、及びいつものように全速力前進としたままで、安全な速力に減じなかったことは、いずれも本件発生の原因となる。

B受審人が、レーダーのプロット機能の使い方を知らなかったことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、その機能を使わなくても自分でレーダープロットングその他の体系的な観察等を行えばよいのであって、本件と相当な因果関係があるとは認められない。しかしながら、同機能は、使用方法も簡単で、迅速かつ正確にレーダープロットングを行える便利な機能であるから、有効に活用されるべきである。

また、以上の、B受審人の視界制限状態となった際の不適切な措置は、平成17年5月17日付けで船舶安全管理委員会から各船あてに周知された「霧による海難の防止について」と題する指導資料の内容を全く無視したものであることを示しており、同年6月7日に初めて開神丸に一等航海士として乗り組んだ同人に対する安全教育が十分でなかったと認められる。

したがって、C社が、傭船である開神丸の新乗船者に対する安全教育を十分に行っていなかったことは、本件発生の原因となる。

一方、ウ号が、レーダーで前方に探知した開神丸と著しく接近することとなる事態を避けるための動作をとるに当たり、航法上禁止されている左転を行うのではなく、右転又は減速していれば、既に右転していた開神丸と著しく接近することとなる事態を招くことはなく、本件は発生しなかったものと認められる。

したがって、ウ号船長が、開神丸と著しく接近することとなる事態を避けるため、針路を左に転じたことは、本件発生の原因となる。

E指定海難関係人が、左転後も開神丸に対してレーダーによる動静監視を十分に行い、同船の接近模様を船長に適宜報告していれば、船長は同船と著しく接近することを避けることができないう状況となったことに気付き、針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、必要に応じて行きあしを止めることによってその発生を防止できたものと認められる。

したがって、E指定海難関係人が、自船が左転したので、開神丸とは右舷を対して航過できるものと思い、同船の接近模様について適切な船長補佐を行えるよう、レーダーによる動静監視を十分に行わなかったことにより、同船と著しく接近することを避けることができないう状況となったとき、ウ号船長が、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めなかったことは、本件発生の原因となる。

ウ号船長が、霧中信号を行ってれば、開神丸側にとって、前方からウ号が霧中信号を鳴らしながら接近してくることが分かり、レーダー監視が一時的におろそかになっていたとしても、開神丸に再びレーダー監視を促してウ号の接近状況を把握させることができ、また、安全な速力に減じていれば、時間的な余裕も生じるうえ、更なる減速や停止を速やかに行えるなど、適切な衝突回避動作をとることができた可能性がある。

したがって、ウ号船長が、霧中信号を行わなかったこと、及び機関をスタンバイ状態にしたものの、全速力前進のままで安全な速力に減じなかったことは、いずれも本件発生の原因となる。

霧で視界が制限された状態となっていたことは、両船がほぼ反方位の針路で互いに接近中、北上する開神丸がレーダーで前方に探知したウ号と左舷を対して航過しようとして右転したところ、南下するウ号がレーダーで前方に探知した開神丸と右舷を対して航過しようとして左転し、両船とも自船が転針したことによって相手船とは無難に航過できると判断して、その後のレーダーによる動静監視が不十分となり、その結果、互いに肉眼で視認できないまま著しく接近して衝突に至る事態を招いたもので、本件発生の背景要因と認められる。今後、視界制限状態においては、長距離レーダーレンジによる走査、探知した物件のレーダープロットングその他の系統的な観察等を行うことにより、レーダーを適切に用いるとともに、視界制限状態における船舶の航法等を遵守し、視界の状態に応じた安全運航に努めなければならない。

(主張に対する判断)

ウ号側補佐人は、ウ号の針路模様及び転針時刻について、「犬吠埼沖合から 216 度の針路及び 12.5 ノットの速力で南下し、04 時 54 分船長の指示により針路を 14 度左に転じ、202 度の針路で衝突地点に至ったものである。潮流による圧流はなかった。左転時刻については、E 一等航海士及び二等航海士 N の、『船長が針路を 20 度左に転じるよう指示した時刻は 04 時 54 分である。』旨の一致した供述から、04 時 54 分で間違いはないが、針路については、A I S 情報により 202 度への転針であり、20 度ではなく 14 度の左転である。」と主張するので、以下検討する。

ウ号の針路模様及び速力が同補佐人の主張どおりであったとして、衝突地点から遡って作図すると、衝突地点から 202 度の針路の反方位である 022 度方向へ 12.5 ノットの速力で 11 分間航行した地点が 04 時 54 分の位置となり、そこから 216 度の針路の反方位である 036 度の方位線を引くと、A I S 情報に記録された 04 時 47 分 48 秒から 04 時 49 分 07 秒までの各船位の北西方 0.3 海里以上離れた地点を通過することになり、この主張を認めることはできない。

ウ号の針路模様については、客観的な証拠である A I S 情報によると、04 時 47 分 48 秒から 04 時 49 分 07 秒までの船首方位及び航跡がともにほぼ 219 度で、ジャイロエラーも外力による圧流も認められないものの、05 時 03 分 08 秒から 05 時 04 分 47 秒までの船首方位が 202 度、航跡がほぼ 204 度で、右方へ 2 度圧流されていることが認められる。

針路に及ぼす外力の影響については、風、潮流及び海流等の影響が考えられるが、当時の風は風力 2 の北風であること、黒潮の流域は犬吠埼の東方沖合 40 海里以上のところであることから、風及び海流の影響によってウ号の針路が西方に圧流されるとは考えられない。

以上のことから、風や海流による圧流はなかったものの、少なくともウ号が 202 度の針路に転じた地点以南の海域では、潮流の影響により、2 度西方へ圧流されたものと認めるのが妥当である。

したがって、ウ号の転針地点及び同時刻については、事実認定の根拠で示したように、A I

S情報による04時47分48秒から04時49分07秒までの各船位を結ぶ219度の方位線と、05時03分08秒から05時04分47秒までの各船位を結ぶ204度の方位線との交点を転針地点と認め、同地点から衝突地点に至る航程と速力によって衝突時刻から逆算して求めた時刻を転針時刻と認めるのが相当である。

(海難の原因)

本件衝突は、霧で視界制限状態となった犬吠埼南方沖合において、南下するウ号が、霧中信号を吹鳴することも、安全な速力に減じることもせず、レーダーで前方に探知した開神丸と著しく接近することとなる事態を避ける際、針路を左に転じたばかりか、レーダーによる動静監視不十分で、同船と著しく接近することを避けることができない状況となったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めなかったことによって発生したが、北上する開神丸が、霧中信号を吹鳴することも、安全な速力に減じることもしなかったばかりか、レーダーで前方に探知したウ号に対する動静監視不十分で、同船と著しく接近することを避けることができない状況となったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めなかったことも一因をなすものである。

開神丸の運航が適切でなかったのは、船長が、気象情報の収集不十分で、海上濃霧警報が出されていることを知らず、当直航海士に対し、視界制限状態となったときには確実に遅滞なく報告するよう、同警報の発表を前提とした的確な指示を行わなかったことと、当直航海士が、視界制限状態となったことを船長に報告しなかったこと及びレーダーによる動静監視を十分に行わなかったことによるものである。

C社が、開神丸を千葉港から釧路港まで霧の多発期に運航するに当たり、気象情報の収集が不十分で、航行予定海域に出されていた海上濃霧警報を同船に連絡しなかったこと、及び視界制限状態における運航について、備船である開神丸の新乗船者に対する安全教育を十分に行っていなかったことは、本件発生の原因となる。

(受審人等の所為)

B受審人は、霧で視界制限状態となった犬吠埼南方沖合を北上中、船首方に南下するウ号のレーダー映像を認め、針路を20度右に転じて続航する場合、同船と著しく接近することを避けることができない状況とならないかどうか判断できるよう、引き続きレーダーによる動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、自船が右転したので、ウ号とは左舷を対して航過できるものと思い、レーダーによる動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、その後左転したウ号と著しく接近することを避けることができない状況となったことに気付かず、針路を保つことができる最小限度の速力に減じることも、必要に応じて行きあしを止めることもせずに行進してウ号との衝突を招き、開神丸の船首外板に破口及び亀裂を伴う凹損並びに球状船首に擦過傷等を生じさせ、ウ号の右舷中央部に破口を生じさせて浸水、沈没させ、同船の船長を含む乗組員9人が行方不明となり、その後4人の死亡が確認されるに至った。

以上のB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五級海技士（航海）の業務を2箇月停止する。

A受審人は、房総半島沖合を北上する予定で、船橋当直を交替する場合、同海域は霧の多発期であったから、気象情報を十分に収集し、同海域に出されていた海上濃霧警報を把握するとともに、当直航海士に対し、視界制限状態となったときには確実に遅滞なく報告するよう、同

警報の発表を前提とした的確な指示を行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、気象情報の収集が不十分で、海上濃霧警報が出されていることを知らず、視程が1海里以下になったら報告するよう操舵室に掲示していたうえ、千葉発航前に尾鷲沖で発生した霧中の衝突事故を例に挙げて視界制限状態となったときの安全運航について注意をしていたので、同状態になれば報告があるものと思い、海上濃霧警報の発表を前提とした的確な指示を行わなかった職務上の過失により、視界制限状態となったときの報告を受けられず、自ら操船指揮を執ることができないまま進行してウ号との衝突を招き、両船に前示の損傷を生じさせたほか、ウ号を浸水、沈没させ、同船の乗組員に前示の行方不明者及び死亡者を生じさせるに至った。

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3号を適用して同人を戒告する。

E指定海難関係人が、霧で視界制限状態となった犬吠埼南方沖合において、船長の操船指揮のもと、前方に北上する開神丸のレーダー映像を認めた際、同船の接近模様について適切な船長補佐を行えるよう、引き続きレーダーによる動静監視を十分に行わなかったことは、本件発生の原因となる。

E指定海難関係人に対しては、船長が開神丸の存在を認識したうえで操船指揮を執っていたことに徴し、勧告しない。

C社が、開神丸を運航するに当たり、気象情報の収集が不十分で、航行予定海域に出されていた海上濃霧警報を同船に連絡しなかったこと、及び視界制限状態における運航について、備船である開神丸の新乗船者に対する安全教育を十分に行っていなかったことは、本件発生の原因となる。

C社に対しては、本件後、運航管理体制の強化、運航管理補助者による気象海象状況の的確な把握と運航船舶への連絡の徹底、訪船活動による全乗組員を対象とした安全教育の徹底、開神丸の乗組員に対するレーダー使用習熟訓練の実施、船長による新乗船者に対する安全教育の徹底など、視界制限状態における安全運航を図るための各種改善措置を講じたことに徴し、勧告しない。

よって主文のとおり裁決する。

(参考) 原審裁決主文 平成18年2月27日横審言渡

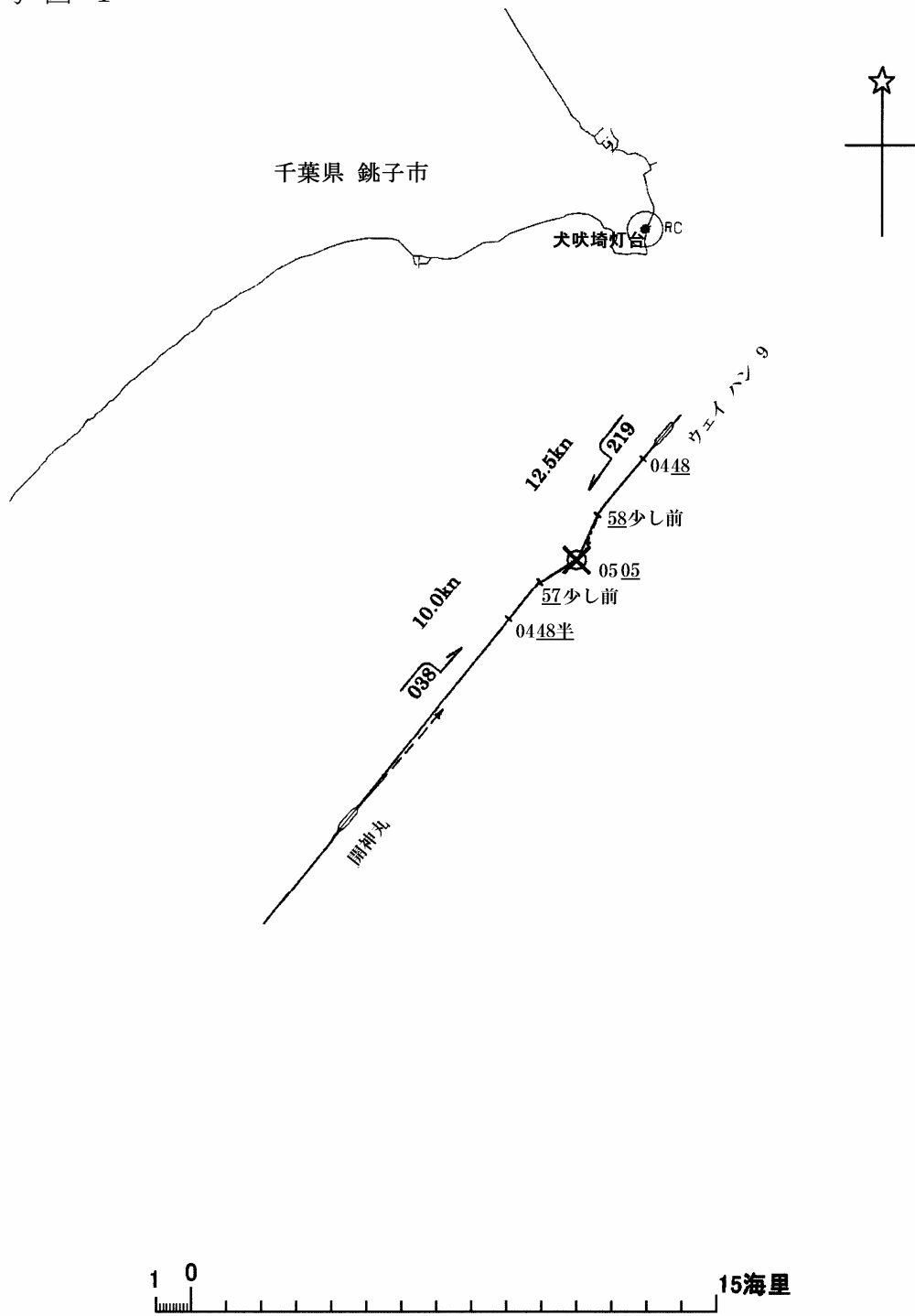
本件衝突は、ウェイハン9が、視界制限状態における運航が適切でなかったことによって発生したが、開神丸が、視界制限状態における運航が適切でなかったことも一因をなすものである。

C社が、開神丸の運航管理に当たり、視界制限状態における安全運航についての指導が十分でなかったことは、本件発生の原因となる。

受審人Bの五級海技士(航海)の業務を2箇月停止する。

受審人Aを戒告する。

参考図 1



参考図 2

