

平成元年第二審第21号

潜水艦なだしお遊漁船第一富士丸衝突事件

言渡年月日 平成2年8月10日

審判庁 高等海難審判庁（君島通夫、杉山陽一、折田三智治、山内辰彦、松井武）

理事官 古川正一、平野静雄、諸岡洋一

損害

富士丸—船首部に破口等を生じて浸水沈没

死亡者（乗客28人乗組2人）負傷者（乗客10人乗組6人）

なだしお—右舷艦首部に破口を伴う凹損

原因

なだしお—動静監視不十分・衝突回避措置不履行・教育指導不適切

富士丸—動静判断不適切・船員の常務不履行・衝突回避措置不履行・運航管理不適切

二審請求者 古矢理事官

主文

本件衝突は、なだしお、第一富士丸及び第三船が互いに接近する状況で進行した際、なだしおにおいて、第一富士丸に対する動静監視が十分でなく衝突を避ける措置をとらなかったばかりか、操舵号令が確実に伝達されず右転の措置が遅れたことと、第一富士丸において、なだしおに対する動静判断が適切でなく衝突を避ける措置をとらなかったばかりか、著しく接近してから左転したこととに因って発生したものである。

Bが、安全航行についてなだしお乗員の教育指導が十分でなかったことと、D社が、第一富士丸の運航管理が十分でなかったこととは、いずれも本件発生の原因となる。

なお、多数の死傷者を生じたことは、両船がほぼ平行に衝突したとき、いずれにも残存速力があったため、第一富士丸がなだしおの艦首部に乗り揚がって横転し、短時間のうちに沈没したことによるものである。

受審人Aの三級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

理由

（事実）

船種 船名 潜水艦なだしお

排水量 2,250トン

機関の種類 ディーゼル機関（2個）

出力 2,500キロワット

指定海難関係人 B
職 名 艦長

指定海難関係人 海上自衛隊C潜水隊群

船 種 船 名 遊漁船第一富士丸
総 ト ン 数 1 5 4 トン
機 関 の 種 類 ディーゼル機関
出 力 5 5 1 キロワット

受 審 人 A
職 名 船長
海 技 免 状 三級海技士（航海）免状

指定海難関係人 D社

事件発生の年月日時刻及び場所
昭和63年7月23日午後3時38分
横須賀港第5区

1 浦賀水道航路及びその西側海域

浦賀水道航路（以下「航路」という。）は、東京湾浦賀水道の、横須賀港東北防波堤沖合から海瀬島沖合に至る長さ約8海里幅1,400ないし1,750メートルの海域で、海上交通安全法（以下「海交法」という。）の規定によって東京湾内の各港に出入りする全長50メートル以上の船舶が航行を義務づけられており、航路を航行する船舶は1日平均510隻に達していた。

観音埼以北における航路の西側には、航路西側境界線から約750メートル隔てて横須賀港の港界線が航路に平行に設けられているが、同港界線の西側も全長50メートル未満の船舶が南北に通航しており、第3海堡付近を除きその水路の幅が1,300メートルばかりあり、航路の西側を航行する船舶は1日平均160隻に達しているほか、漁船やプレジャーボートも同海域を利用している。

これら通航船の動向を時刻別及び方向別に見ると、航路を航行する船舶については、北航船が午前5時から同6時の間に、南航船が午後4時から同8時の間に集中し、航路西側の海域を航行する船舶については、北航船、南航船ともほとんどが午前4時から午後6時の間に通航しており、横須賀港第2ないし第5区（以下「横須賀」という。）に入港する総トン数5トン以上の船舶（海上自衛隊艦艇及び在日米軍艦艇を除く。）は1日平均22隻で、そのうち全長50メートル以上の船舶が12パーセント余りを占めている。ところで、横須賀に出入りする全長50メートル以上の船舶と航路西側の海域を南、北航する船舶とは互いに進路が交差するため、同海域を航行するにあたっては、各船舶とも特に慎重な通航が要求されるところであった。

2 なだしおの構造及び設備

なだしおは、昭和57年4月E社神戸造船所において起工され、同58年1月に進水し、同59年3月に完工した海上自衛隊所属の潜水艦で、その主要目は次のとおりである。

全 長 76.20メートル
最大幅 9.90メートル
深 さ 10.16メートル
排水量 2,250トン
計画喫水 7.40メートル
主 機 関 ディーゼル機関（2個）電気推進
出 力 水上 2,500キロワット

同艦の艦体は、断面がほぼ円形、前部が球状、後部が円錐状で、いわゆる涙滴型と称され、内殻、外殻の2重構造となっており、両殻間にメーンタンクほか各種タンクが設置され、これに海水及び空気を注入、排出することによって潜航又は浮上するようになっていた。

艦上の構造物として、艦首から16.81メートルのところから後方に長さ8.15メートル、最大幅1.70メートル、高さ6.00メートルの流線型の司令塔が設置され、潜望鏡、レーダーマスト、給排気筒、各種アンテナ等が取り付けられていた。

艦の内部は、前部が上下に第1居住区とソーナー室の2層に、中央部の上段が艦首から発令所、電信室及び士官居住区、中段が魚雷発射管室及び第2居住区、下段が前部電池室及び後部電池室の3層に、後部が一層で前方から機械室、運転室及び電動機室に区画されており、第1居住区、士官居住区及び機械室にはそれぞれ2重閉鎖の脱出筒が設けられ、これらを前部、中部及び後部ハッチと称し、そのほかに艦橋昇降用のハッチと魚雷とう載用のハッチとが設けられていた。

司令塔の中段には、艦幅よりやや短い潜舵が左右に水平に装着され、出入航配置や航海保安部署等が発動されたとき増員された見張員の配置場所となり、艦尾部には水中における艦の姿勢を制御するための横舵が左右に、艦首方向を変えるための縦舵が上下にそれぞれ設けられていたが、プロペラ1個がその後方の艦尾に取り付けられているので、プロペラが舵の前方にある通常の船舶とは低速時における操船性能が異なっていた。

艦体上部は、司令塔の前後が約50メートルにわたって最大幅約2.1メートルの平らな甲板となっているが、司令塔の横では歩行可能な部分が幅20センチメートルと狭く、航海中はハンドレール等が取り外されているので甲板上での作業又は前後への移動には注意が必要であった。

また、浮上航行中は艦体の大部分が水中に没し、司令塔と高さ約3メートル長さ約63メートルにわたる上部が水面上に露出し、これと離れて縦舵の一部が水面上となるので、外観が通常の船舶と著しく異なっており、司令塔の幅が狭いことから、艦体を視認する方向によっては、多少の針路変更ではその動静を判断し難いこともあった。

艦橋は、浮上航行中に操艦するところで、司令塔の最上部の前側にあり、天蓋、フード等の設備がなく、長さ1.19メートル、前幅0.83メートル後幅1.23メートル、深さ約1.2メートルで、前部に1人後部に2人入ることができた。

航海関係機器としては、艦橋中央前方の司令塔頂部張り出し上にジャイロコンパスレピーターが、艦橋前壁の左側に汽笛の操作レバーが、右舷側壁の前部に発令所内の操舵スタンドに通じる操艦系交話装

置のマイクスピーカーが、その近くに同装置のスイッチのほか艦内警報装置のスイッチが、左舷側壁に艦内の主要箇所に通じる一般及び戦闘情報系交話装置のマイクスピーカー及び選択スイッチが、また、前壁中央の下部に舵角指示器及び機関の前後進表示灯がそれぞれ設置されていた。

操艦系交話装置は、艦橋からの通話が発令所からの通話に優先し、艦橋から交話する際にはまずスイッチをひねり、マイクスピーカーに口を近づけて通話するが、スイッチをひねる時期が遅れると最初の部分が頭切れし、また、別個に使用できる一般及び戦闘情報系の交話と同調すると騒音を生じ、強風の際はその影響を受け、指令が操舵員に確実に伝わらないことがあった。

指令が明確に伝わらないときには、操舵員が直ちに指令の再送を艦橋に要求するが、再送の要求と同時に艦橋から次の指令が発せられたときは、艦橋優先のため再送の要求が艦橋に伝わらないことがあり、また、再送の要求自体が伝わっても、その直後に別の指令が発せられると、操舵員はそれを再送の要求に対する返答として受け取り、その指令が実施されることもあった。

発令所は、操艦の中枢部で、操舵装置、潜望鏡、レーダー、オメガ、衛星航法装置等の各航海関係機器のほか、注排水管制装置、指揮管制装置等が集中して配置されており、ジョイスティック操舵スタンドが左舷前方の操舵計器盤に向かって2組あり、それぞれが潜舵、縦舵及び横舵を操作でき、両スタンドの間に運転室への機関指令用のテレグラフが設けられ、浮上航行中は操舵員が縦舵及び機関指令のテレグラフの各操作を1人で行うようになっていた。

操舵員の使用する操艦系交話装置のマイクは、ジョイスティックハンドルの中央にあり、そのスイッチは足踏み式で両スタンドの足下に設けられ、同装置のスピーカーは、操舵計器盤に取り付けられていた。

なお、速力は、前進が最微速、微速、半速、原速、強速及び最大戦速に、後進が微速、半速、原速及び一杯にそれぞれ区分され、停止以外の機関指令は前進又は後進をそれらの前につけて行うようになっていた。

救難設備としては、脱出筒、救難浮標及び同離脱装置2基、救命胴衣88個、手漕ぎ式救命ゴムボート2個、救命浮環4個、でき者引揚げ用の救命浮袋、携帯用無線機、ラジオブイ6個、応急用水中通話機2台等があったが、このうち他艦船乗員の救助に使用できる主なものは救命ゴムボートで、ソーナー室及び機械室に各1個格納されていた。

通信設備としては、電信室に無線電信装置及びUHF、VHF等の無線電話が備え付けられていたが、東京湾を航行する際、東京湾海上交通センターと連絡をとることになっていなかったため、国際VHF無線電話は、航路航行中専用アンテナを取り外して発信不能となっており、他のアンテナによって同センターの船舶向け放送の聴取のみに使用されていた。

3 指定海難関係人B

指定海難関係人Bは、昭和46年3月防衛大学校を卒業し、一般幹部候補生課程を終了して同47年3月三等海尉となり、以後水上艦に勤務し、同49年1月幹部潜水艦課程に進み、部隊実習後、船務士、機関士として約2年間乗艦し、その後潜水艦幹部となるために必要な各種課程及び潜水艦、陸上の各勤務を経て、同62年1月二等海佐に昇進し、せとしおで約1年間副長兼航海長の任務にあたり、同63年3月なだしおの艦長を命ぜられ、初めて艦長勤務についた。

この間、B指定海難関係人は、艦船の運航に必要な航海及び機関に関する資格として、海上自衛隊部内資格の運航一級を同51年に、機関一級を同57年に取得した。この運航一級は、海技免許の一級海

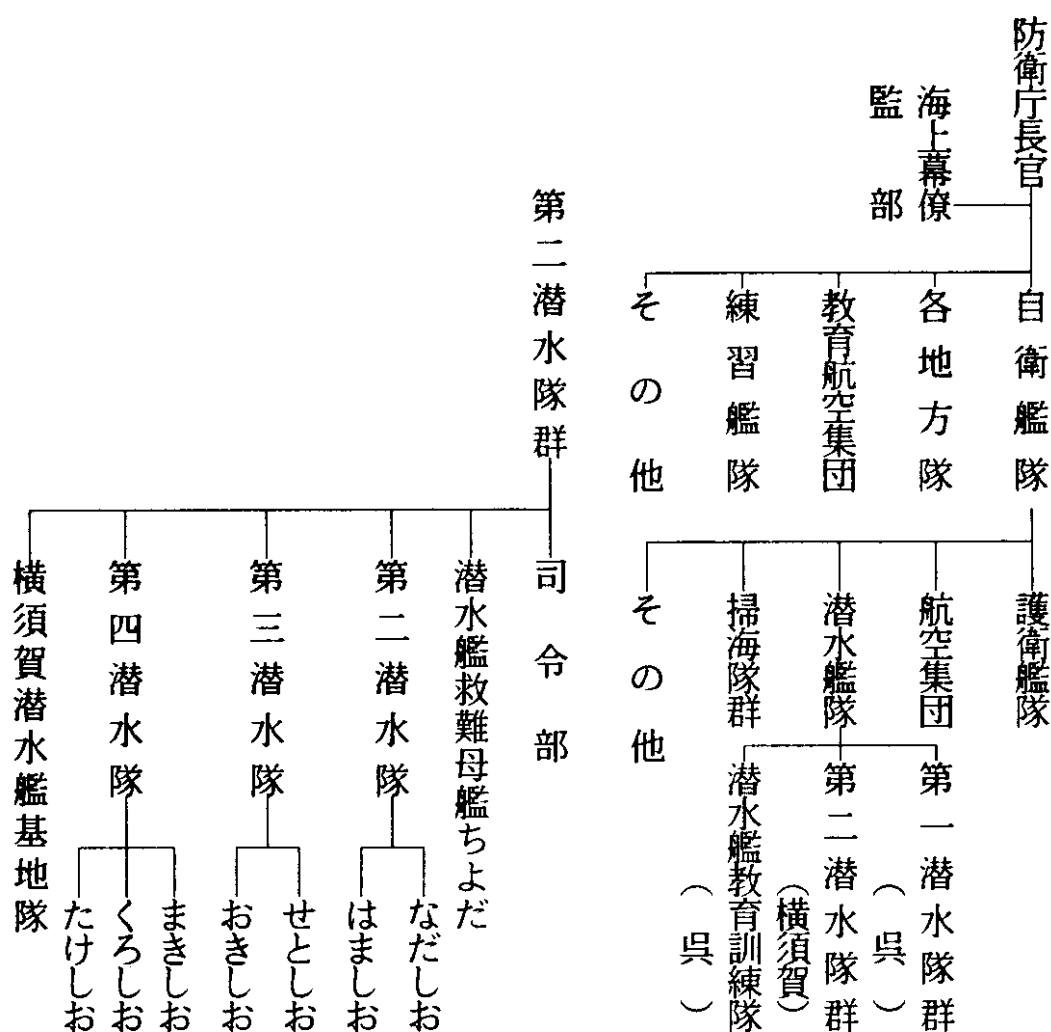
技士（航海）ないし二級海技士（航海）に、機関一級は、海技免許の一級海技士（機関）ないし二級海技士（機関）にそれぞれ相当するものとして試験が行われている。

4 指定海難関係人海上自衛隊C潜水隊群

(1) 組織及び編成

指定海難関係人海上自衛隊C潜水隊群（以下「C潜群」という。）は、海上自衛隊自衛艦隊の潜水艦隊に所属し、横須賀を基地とする潜水隊群で、司令部、潜水艦救難母艦のほか3個の潜水隊及び横須賀潜水艦基地隊をもって編成され、一等海佐Fが群司令としてこれらを統括し、各潜水隊には2隻又は3隻の潜水艦が配属されており、各潜水隊は隊司令によって統括されていた。なお、F群司令は平成元年8月31日付で一等海佐Gと交替した。

海上自衛隊の組織及び編成は次のとおりである。



潜水艦乗員の職制は、艦長が乗員を指揮統率して艦務全般を統括し、副長が艦長を補佐し、船務科が情報、電測、通信等航海科が航行、信号、見張り等、水雷科が魚雷、運用等、機関科が主機、補機、電機、潜水等に関する業務をそれぞれ所掌し、各科の長である船務長、航海長、水雷長及び機関長が部下を指揮統率するようになっていた。

浮上航行中における艦橋当直は、航海長を除く各科の長が交替で哨戒長を勤め、発令所で船務士等が哨戒長付として哨戒長を補佐し、機関科の運転室当直は機関長を除く機関士以下があたってい

た。

(2) 安全航行等についての指導

浦賀水道が船舶のふくそうする海域であるうえ、潜水艦が横須賀に出入りする際には航路を航行しなければならず、また、入航する際は航路に沿って北上し、その中央線を横切るなどの事情があることから、C潜群においてはF群司令が、出港時などしおを含む各艦長に対して水路情報を与え、2隻以上の潜水艦等が同水道を通航する場合には、他船から艦隊行動と誤認されないよう1,000メートル以上の距離を保つこととし、横須賀に出入りする際には航路航行船に注意するよう指導していたものの、潜水艦が構造上水上艦艇と異なり、浮上航行中は操艦者と操舵者とが離れた場所において、操舵号令等の伝達に確実性が要求されること、艦体の一部が水面上に現われるのみであるため他船から動静を判断し難い状況にあること、航路西側の海域には多くの小型船舶が南、北航行していることなどを深く考慮せず、乗員が海上自衛隊の定める操艦教範、見張教範等に精通しているものとし、浮上航行時における安全航行の基本である見張り、他船に対する動静判断、衝突回避、操舵号令の確実な伝達等についての指導が十分に行われていなかった。

また、C潜群では、他船との衝突等緊急事態に備えての訓練を行っていたが、潜水艦の構造、運動性能及び装備の実状から自艦乗員の救助を目的としたでき者救助部署訓練のみが行われており、救命ゴムボートは総員退艦する際の最後の手段として用いることにしていたので訓練時に使用されず、他艦船乗員の救助を想定した訓練を行ったことはなかった。更に、緊急事態発生時における各関係先への通報、遭難信号の励行等についても、その指導が十分行われていなかった。

なお、C潜群では、航行の安全を図る目的で航海保安部署を定めており、船舶がふくそうする海域等を航行する際に通常の艦橋当直体制を強化するため発動し、艦長、副長兼航海長、見張員等を増強させるものであったが、この発動は艦長の判断に任せていた。

(3) 展示訓練

展示訓練は、海上自衛隊に対する国民の理解を深めるため、広報活動の一環として自衛艦隊が主催し、護衛艦に見学者を乗せ、水上艦部隊、航空機部隊及び潜水艦部隊の諸訓練を公開するもので、昭和63年においては、護衛艦隊司令官の統制により、7月21日から同月24日までの4日間伊豆大島の北東方海域において実施することとなり、C潜群では、なだしお及びせとしおの2隻からなる潜水艦部隊を編成し、F群司令が自らせとしおに乗艦して同部隊の指揮にあたり、訓練海域における潜航及び浮上の各訓練に参加した。

5 第一富士丸の来歴、構造及び設備

第一富士丸（以下「富士丸」という。）は、昭和45年3月鮭鱒流網漁業及び鮪延縄漁業用として香川県のH社で進水し、当初第二大龍丸と命名された総トン数96トンの、船体中央部に船橋を有する船首楼付一層甲板型の鋼製漁船で、Iが所有して操業に従事していたが、同58年11月J社に売船された。

同社は、船名を第一東洋丸に変更し、遊漁船として使用する目的で、宮城県のK社において、前部上甲板上に食堂兼居間（以下「サロン」という。）を、後部上甲板上に釣具倉庫をそれぞれ新設し、上甲板下の前部魚倉の中央に幅1.75メートルの通路を設け、両舷をそれぞれ3個の部屋に仕切って客室区画に模様替えし、乗客用ベッド36個を備え、同区画の下部船底に固定バラスト25トン

置き、船首の食糧庫及び燃料タンクをバラストタンクに変更するなどの改造を行った。

改造後、第一東洋丸は、総トン数が154トンに増加し、軽荷状態における重心の高さが改造前より約66センチメートル下がり、満載喫水線の位置が変更されて乾舷標示が元の標示の28.4センチメートル下方となり、復原性は確保されていた。

上甲板上には、船首方から順にサロン、調理室、機関室囲壁、洗面所及び釣具倉庫が配置され、サロン左舷後部から洗面所後部の上甲板下の乗組員室に通じる昇降口までが幅約0.7メートルの内部通路となっていた。

また、上甲板下は船首方から順にバラストタンク、客室区画、機関室及び乗組員室が配置され、客室区画には、前後2箇所幅約0.7メートルの昇降階段が設けられ、前部階段は左舷側から船首楼の甲板長倉庫に通じ、同倉庫後壁の右舷側出入口を経て外部に、後部階段は右舷側から内部通路を経て外部にそれぞれ通じていた。

上甲板上各区画から外部への出入口は、サロンの左舷後部、内部通路後部及び釣具倉庫の左舷側に各1箇所と、同倉庫後壁左舷寄りに上甲板下の乗組員室に通じるもの1箇所とが設けられていたが、右舷側には機関室囲壁に1箇所あるのみで、いずれも鋼製の水密扉が取り付けられていた。

第一東洋丸は、昭和59年12月Lに売船され、同60年1月船名を富士丸に変更し、同61年12月M社が同船を買い入れ、同62年3月D社の所有となった。

富士丸の主要目は次のとおりである。

長さ（登録） 28.51メートル

幅 6.10メートル

深 さ 2.66メートル

総 ト ン 数 154トン

主 機 関 株式会社N社製ディーゼル機関

出 力 551キロワット

プ ロ ペ ラ O社製可変ピッチプロペラ

最大とう載人員 近海区域の場合 旅客12人 船員8人 計20人

沿海区域の場合 旅客36人 船員8人 計44人

航海関係機器としては、操舵室前部中央に操舵スタンド、その右側に主機遠隔操縦及びプロペラ翼角変節用スタンド、ビデオプロッター及びジャイロコンパスレピーターが、左側には磁気コンパス、レーダー及び魚群探知器がそれぞれ設置されており、前面窓枠上方に舵角指示器及びロランCが、磁気コンパス上方の天井に汽笛吹鳴用のスイッチが、更に操舵室後壁に方向探知器、国際VHF無線電話等が取り付けられていた。

また、客室、サロン等へ通じる船内放送装置が前面右舷寄り窓枠下方に設けられ、そのマイクが同窓枠上部に掛けられていた。

救命設備としては、定員25人及び20人の膨脹式救命いかだ各1個が船体中央部の両舷に備えられていたほか、救命浮環4個、救命胴衣44個、救命えん2個、落下傘付信号8個、火せん4個、自己点火灯2個、自己発煙信号2個及び持運び式無線装置1個が備え付けられていた。

受審人Aは、昭和53年商船高等専門学校を卒業し、同年甲種二等航海士の海技免許を取得し、浚渫船及び引船の航海士と船長を勤めたのち、同58年4月から外航貨物船に航海士として乗り組み、同60年7月以降、マレーシア国籍の浚渫船の船長として勤務したが、多数の乗客を乗せる船舶の運航に従事した経験はなかった。

その後A受審人は、勧誘を受けて同63年5月下旬に約1週間富士丸に臨時に乗船勤務したのち、同年6月24日船長として同船に乗り組み運航にたずさわっていた。

7 指定海難関係人D社

(1) 設立の経緯及び経営

指定海難関係人D社は、遊漁船に関連するレジャークラブの会員券募集の代行及びこれに付帯する一切の業務を目的に昭和61年11月設立され、釣同好会の富士丸会を組織し、遊漁実施の都度同会会員に連絡する一方、一般の釣客をも募集し、富士丸を用船して遊漁に使用していた。

D社は、Pが代表取締役として経営していたが、同人は、もともと水道関係の会社の経営者であり、船舶の所有者及び運航者として必要な海事関係の知識や経験がなかったことから、同62年2月その関係の知識、経験を有するQを業務部長に迎え、同年3月富士丸を自社所有とし、同年8月Rを、同年9月営業課長としてSをそれぞれ採用し、同63年7月中旬他の1人を加えて5人の陣容としたが、Q部長は一身上の都合により本件発生前の同月20日に退社した。

富士丸の乗組員は、船長、甲板員、機関長、操機長及び司厨長の5人で、航海の都度Rが事務長として臨時雇用の接客係2人とともに乗船し乗客の世話にあたり、航海の都合によってはS課長も乗船することがあった。

D社は、釣客を募集するにあたり、業界誌に広告を載せ、釣客斡旋業者に依頼するほか、会員や一般釣客の口伝えなどによっていたが、採算にのせることは容易でなく、乗組員や他の従業員の給料も遅配となることがあり、その都度P代表取締役が個人的に必要経費の穴埋めをして営業を続けていた。

(2) 運航管理

D社は、給料の遅配等によって船長、機関長等が短期間で替わっていたが、雇入、雇止の手続きを正しく行わず、また、富士丸の沿海区域の最大とう乗組員が旅客36人船員8人の合計44人と定められていたものの、旅客定員44人と記載したパンフレットを配布するなど誇大な宣伝を行って釣客を募集しており、同船が多数の乗客を乗せる船舶であったが運航管理規程に準ずるものを作成しておらず、乗客の安全についてこの種の船舶に不慣れた乗組員に任せ、緊急事態発生時における乗客に対する避難誘導、救命胴衣格納場所の周知、最大とう乗組員の遵守等について、乗組員の指導を全く行っておらず、運航管理が十分ではなかった。

乗客名簿については、通常3部を作成し、一部をD社の事務所に置き、他の一部を事務長を通じて船長に、残る一部を富士丸のサロンに置くことにしていた。

8 衝突に至るまでの経過

なだしおは、第二潜水隊司令T及びB指定海難関係人以下75人が乗り組み、展示訓練参加の目的で、艦首7.30メートル艦尾7.20メートルの喫水をもって、昭和63年7月23日午前7時3

0分横須賀港を発し、他の自衛艦とともに伊豆大島北東方の展示訓練海域に至り、同訓練を終了したのち、同日午後0時45分同海域を発し、喫水を艦首7.20メートル艦尾7.60メートルに調整し、単独行動により横須賀に向け帰航の途につき、千葉県浮島西方でいったん待機して護衛艦を先行させたのち、浦賀水道を北上した。

同2時45分ごろB指定海難関係人は、航路入口の南方2海里ばかりの地点で昇橋し、艦橋当直中の水雷長Uを前部中央に、副長兼航海長Vを左舷側後部に、見張員Wを艦橋後方の司令塔頂部にそれぞれ配置し、自らは右舷側後部で操艦全般の指揮にあたり、同時55分ごろ浦賀水道航路中央第1号灯浮標（以下、灯浮標の名称中「浦賀水道航路」を省略する。）を左舷側近距離に通過して航路に入り、機関を前進強速にかけ、約10.8ノットの速力でこれに沿って進行した。

同3時10分ごろB指定海難関係人は、中央第2号灯浮標を左舷側235度（真方位、以下同じ。）200メートルばかりに通過して針路をほぼ325度とし、横須賀に向かう行先信号として国際信号旗の第1代表旗とP旗を掲げて続航し、その後発令所で当直中の電測員Xに航路を南下する船舶の状況についてレーダーで確認させ、同時31分少し前中央第5号灯浮標から約90度150メートルばかりの地点に達したところ、1南下船が同灯浮標の西側を通過中で、第三松和丸（以下「松和丸」という。）が航路の北口付近にさしかかっており、また、護衛艦ちとせが西方1.5海里ばかりの横須賀港第5区を入航中で、せとしおが後方0.8海里ばかりの航路内を北上しており、航路の中央線を横切って航路外に出ることに支障がなかったため徐々に左転し、同時33分ごろ同灯浮標から約290度610メートルばかりの地点で針路を270度として運行した。

定針したところB指定海難関係人は、左舷艦首約27度1,050メートルばかりに航路西側の海域を北方に向いて帆走中のヨットイブI（以下「イブ」という。）を、右舷艦首約28度1.4海里ばかりに同海域を南下する富士丸をそれぞれ視認できる状況にあり、W見張員からイブの動静が不明である旨の報告を受けたが、これを聞き流して航路外に出ることのみに専念し、また、発令所では、X電測員がレーダーを5海里レンジとして専ら横須賀港奥の船舶の動静監視にあたっており、当直中の哨戒長付Yも潜望鏡による見張りや艦位測定とにあっていたが、両人ともイブ及び富士丸に気付かず、艦橋に対してなんらの報告もしなかった。

B指定海難関係人は、同3時34分半航路の西側境界線を通過したところ、左舷艦首約30度600メートルばかりとなったイブと著しく接近する状況であったが、これに気付かないまま、右舷艦首方に富士丸を初めて視認し、U水雷長に同船の方位の変化を測定するよう命じ、自らも自艦、富士丸及びその遠方の陸上物標の見通し線を基にして同船の動きを確かめたところ、艦尾方に下がるようなので、方位の変化があると思い、その前路を無難に航過できるものと判断し、右舷艦首約29度1海里ばかりのところから接近する富士丸と衝突のおそれのある状況であったが、そのまま続航した。

同3時35分半ごろB指定海難関係人は、U水雷長から「漁船の方位わずかに落ちる（右方へ変わる）」との、Y副長から「左ヨット近づく」との報告をそれぞれ受け、左舷艦首方300メートルばかりに接近したイブに初めて気付き、つづいてU水雷長から「右に向けます」との進言を受けたが、「私がとる」と伝えて自ら直接操艦号令を下すこととし、同時36分イブとの接近を回避するため機関停止を令し、ついで汽笛により約8秒間の長音を吹鳴したところ、左舷艦首約55度150メートルばかりに近づいていたイブが左転して自艦とほぼ平行の進路となり、衝突のおそれがなくなった。

同3時36分半ごろ富士丸が右舷艦首約30度700メートルばかりに接近していたが、B指定海

難関係人は、同船の動静を監視して方位の変化を確かめなかったため、なおもその前路を通過できるものと思い、衝突のおそれのある状況となっていることに気付かず、針路を右転するなり後進一杯を令して行きあしを止めるなど衝突回避の措置をとることなく、同時37分少し前イブが左舷側120メートルばかり隔てて艦尾を航過したので再び前進強速とした。

同3時37分少しすぎB指定海難関係人は、富士丸との距離が400メートルばかりとなり、同船が急速に接近するので初めて衝突のおそれを感じ、短音1回を吹鳴するとともに面舵一杯、ついで機関停止を令しU水雷長が操艦系交話装置を通じてこれを発令所に指令したところ、操舵号令の最初の部分が当直中の操舵員Zに正しく伝わらず、いったん右舵がとられたが、すぐに舵が中央となって艦橋に再送の要求があり、U水雷長が停止を再び下令し、艦首がわずかに右転したものの右舵一杯がとられないまま進行した。

B指定海難関係人は、その後後進原速につづいて後進一杯を令したが、操船信号の短音3回を行わず、すでに面舵一杯を指令したにもかかわらず回頭速度が遅いことから舵角指示器を確かめ、舷中央になっていることを知り、同3時37分半ごろ急ぎU水雷長に面舵一杯を再度令し、間もなく右に回頭するうち、同時38分わずか前富士丸が左転していることに気付いたが、どうすることもできず、艦内に衝突警報を発した直後の同3時38分艦首がほぼ300度を向き、3ノットばかりの前進行きあしとなったとき、横須賀港東北防波堤東灯台から108.5度3,220メートルばかりの地点において、なだしおの右舷艦首と富士丸の右舷船首とがほぼ平行に衝突した。

当時、天候は曇で風力3の北東風が吹き、海上には小波があり、潮侯はほぼ低潮時で、衝突地点付近には潮流がほとんどなかった。

また、富士丸は、A受審人以下9人が乗り組み、乗客39人（うち1人は12歳未満）を乗せ、船首1.50メートル船尾3.10メートルの喫水をもって、同月23日午後2時15分京浜港横浜区の鈴繁ふとうを発し、伊豆大島の元町港に向かった。

ところで、D社は、最大とう載人員を超えた釣客を募集し、旅客斡旋業者であるA-2の仲介によりB-2と称する親ぼく団体と契約し、海上運送法に基づく運輸大臣の許可を受けないまま、乗客の約半数が伊豆大島の観光を、残りの乗客が同島沖合で遊漁を行うこととし、今回初めて富士丸に最大とう載人員を超える乗客を乗せて就航させ、一方、A受審人は、出航間際までB-2から最終の乗客名簿が提出されなかったが、乗客数を確認しないまま発航し、乗客及び乗組員の合計が48人となり、最大とう載人員44人のところ3・5人超過したことを知らなかった。

A受審人は、発航後単独で操船にあたり、甲板員C-2を船橋前方のサロン上部甲板に配置して見張りにつけ、同3時29分ごろ第5号灯浮標を左舷側91度950メートルばかりに通過して針路を148度に定め、機関を全速力前進にかけ、約9.8ノットの速力で自動操舵により横須賀港の港界線付近を進行し、定針して間もなく船首少し左方2海里ばかりに北上するイブを、また、同時32分ごろ左舷船首方1.7海里ばかりに横須賀に向かうなだしおをそれぞれ初めて視認し、同艦が自船の前路を先に航過するように思い、その動静に深く留意しないまま続航し、そのころ12、3人の乗客がサロン上部甲板に上がって周囲の景色などを見物していた。

同3時34分半ごろA受審人は、なだしおが左舷船首約29度1海里ばかりに接近し、方位に明確な変化がないので衝突のおそれがあると思い、一方、左舷船首約10度1,600メートルばかりに

見るようになったイブとなだしおとが接近する状況であり、両船の航過模様によっては自船の行動に影響があるのでこれを見守るうち、同時36分ごろ1,000メートルばかりとなったなだしおが、イブの前路をそのまま通過する状況であったことから、自船に対しても前路を直進のまま通過するものと判断し、同艦を先に航過させようとして機関を約7.3ノットの半速力に減じ、操舵を自動から手動に切り替えた。

その後間もなくA受審人は、イブが左転してなだしおと同航態勢となり、なだしおがそのまま自船の前路に接近してきたが、引き続き同艦の動静を監視して減速の効果を確認することなく、なおも自船の前路を先に航過するものと思い、同3時37分ごろ500メートルばかりに接近し衝突のおそれのある状況が継続していたが、可変ピッチプロペラを操作して行きあしを止めるか針路を右転するなど衝突回避の措置をとらず、間もなくなだしおの吹鳴した汽笛音を聞いたもののそのまま続航し、同時38分少し前その距離が120メートルばかりになったとき、なだしおが右転していることに気付かず、まだ距離が200メートルばかりあると思い、艦尾を替わすつもりで左舵一杯をとり、機関を約5ノット半の微速力に下げ、短音2回を吹鳴したが、船首がほぼ120度を向き、速力が約6ノットとなったとき、前示のとおり衝突した。

また、イブは、D-2が所有する長さ7.19メートルのFRPプレジャーヨットで、同人が艇長としてほか4人と乗り組み、帆走の目的で、同日午後0時10分横浜市磯子区新杉田の定係地を発し、観音崎北方近くまで南下したのち、帰途につき、同3時10分ごろ第3海堡灯標から227度700メートルばかりの地点で針路をほぼ330度とし、風力3の北東風を右舷開きとしたジブとメインスルに受け、約4ノットの速力で航路西側の海域を北上した。

D-2艇長は、そのころなだしおが観音崎沖合の航路内を北上しているのを認め、船尾コックピットの右側端のところを体を斜め左方に向けて腰かけ、操船にあたって進行するうち、同3時33分ごろなだしおがほぼ右舷正横1,050メートルばかりのところを定針して西行し、同時34分半ごろその距離が600メートルばかりとなり、著しく接近する状況であったが、これを知らないまま続航した。

同3時36分ごろ横須賀港東北防波堤東灯台から109度2海里ばかりの地点に達したとき、D-2艇長は、背後に汽笛音を聞き、振り向いて右舷正横前約2点150メートルばかりに前路に向けて来航するなだしおに気付き、危険を感じて急ぎ針路を左転し、いったん230度付近まで向けてはほぼ270度に戻し、同航態勢とした。

同3時37分D-2艇長は、なだしおが右舷正横を30メートルばかり煽って航過したので原針路に戻し、その直後左舷船首約25度650メートルばかりに南下中の富士丸を視認し、同船となだしおとが著しく接近する状況にあることを知り、なだしおの艦尾付近に向けて進行中、同時37分少し過ぎなだしおの発した短音1回を聞き、間もなく同艦が機関を後進にかけているのを認め、両船を見守るうち、なだしおと富士丸とが衝突するのを目撃した。

9 救助模様

衝突時富士丸及びなだしおに残存速力があったので、富士丸は、船首がなだしおの球状の艦首部に乗り揚がって船尾が沈下し、ついで左舷側に大傾斜して横転し、開放中の乗組員室、釣具倉庫及び内

部通路後部の左舷側各出入口から海水が船内に急激に侵入し、乗客に対する避難誘導等の措置がとられないまま、同3時40分ごろ横須賀港東北防波堤東灯台から108.5度3,250メートルばかりの地点に沈没した。

船橋付近にいた乗組員とサロン上部甲板にいた十数人の乗客は、海中に転落したり、飛び込んだりして船外に脱出し、発泡スチロール等の浮流物につかまり漂流して救助を待ち、A受審人、乗組員1人及び乗客1人の計3人は、近くで展開していた膨脹式救命いかだに乗り込んだが、客室、サロン等船内にいた乗客及び乗組員は、いずれも閉じ込められて脱出することができなかった。

一方、B指定海難関係人は、衝突後直ちに機関を停止しないでいるうち、富士丸が横転するのを認め、同3時39分ごろでき者救助部署を発動し、同時40分ごろ機関を停止したので、なだしおは衝突地点から100メートルばかり後退し、また、そのころ同指定海難関係人は、無線電話によって先航中のちとせに救助を依頼するとともに、せとしおに乗艦していたF群司令あて漁船と衝突した旨を報告したが、付近の船舶に対し遭難信号を発することも海上保安庁に事故の発生を通報することもしないまま、その後機関を適宜使用して徐々に現場に近づき、救命ゴムボートの搬出及び部署についての乗員にでき者の発見に努めるよう命じるなど救助活動にあたった。

同3時46分ごろなだしおは、漂流中のでき者1人を救命浮袋を投げて救助し、そのころ2個の救命ゴムボートが上甲板に搬出され、その1隻に船務長E-2ほか漕者2人泳者1人が乗り込んで救助に向かい、でき者1人を救助してちとせの内火艇に移乗させたほか、艦上から泳者を送って付近にいたでき者1人を救助し、また、同時55分ごろ護衛艦くらま、せとしお及び横須賀通信隊あて無線電話によって衝突時刻、衝突地点、相手船名等を報告した。

イブのD-2艇長は、衝突を目撃し、縮帆したのち機走で現場に急行して救助活動に参加し、膨脹式救命いかだに乗っていたA受審人ほか2人を救助した。

せとしおの艦長は、中央第5号灯浮標の北方500メートルばかりのところでは航路外に出ようとして航行中、横転した富士丸とその付近にいるなだしおを視認し、乗艦中のF群司令に報告するとともにでき者救助部署を発動して直ちに現場に向かい、同3時50分ごろ衝突地点の北方600メートルばかりに至り、行きあしを停止して状況を見守り、すでになだしおの救命ゴムボートやかけつけた松和丸が救助にあっているのを知り、負傷者の手当に必要な器具類を準備し、横須賀港内から急行してきた海上自衛隊の引船VT59号に看護長及び補助者を乗せて松和丸に送った。

一方、F群司令は、事故の報告を受け、せとしおの艦橋で救助作業全般の指揮にあたったが、なだしおからちとせへの救助依頼及びくらまに乗艦中の護衛艦隊司令官あての通報を傍受したので、同司令官が事態を知っているものと思い、事故発生について上級機関等への報告を行わず、また、海上保安庁の巡視艇はなゆきが現場付近を航行しているのを認め、同庁への通報もすでに行われたものと思い、そのまま救助活動に専念した。

ちとせは、多数の見学者を乗艦させていたが、救助依頼を受けて直ちに針路を反転し、無線電話で護衛艦隊司令官あて救助に向かう旨を報告して同3時52分ごろ現場付近に至り、医官1人と救助要員10人を乗せた内火艇を発進させて救助活動にあたらせ、でき者1人を救助した。

また、松和丸は、西方1,000メートルばかりのところになだしおと富士丸との衝突を目撃して直ちに現場に急行し、同3時46分ごろ衝突地点の北方近くに至り、機付伝馬船を降下して漂流中の乗客及び乗組員合計12人を次々と救助した。

海上自衛隊から横須賀海上保安部への連絡が行われたのは、午後4時ごろであった。

1.0 損傷及び死傷者の状況

衝突の結果、なだしおは、右舷艦首部に破口とき裂を伴う凹傷を生じたが、のち修理され、富士丸は、船首下部を圧壊して破口を生じるとともに、右舷ビルジキールに曲損を、中央部船底外板に凹傷をそれぞれ生じ、開口部から浸水して沈没し、サルベージによって引き揚げられたが、のち廃船となった。

また、富士丸の乗客12人及び乗組員7人が救助され、そのうちの乗客11人及び乗組員6人が負傷して自衛隊横須賀病院で手当を受け、乗客のF-2は同病院に収容されたのち死亡した。

沈没した富士丸の上甲板右舷前部から乗客のG-2が、サロン上部甲板からH-2が、サロン、客室等の船内各所から乗客のI-2、J-2、K-2、L-2、M-2、N-2、O-2、P-2、Q-2、R-2、S-2、T-2、U-2、V-2、W-2、X-2、Y-2、Z-2、A-3、B-3、C-3、D-3及びE-3の23人と操機長F-3及び司厨長G-3の2人が、更に船首から約5メートル離れた海底から乗客のH-3が同月27日までに遺体となって順次揚収され、残る乗客の1人I-3の遺体が同月29日捜索に協力した漁船によって現場付近の海底から揚収され、死亡者の総数は30人となった。

1.1 事後の措置

本件発生後の同年7月29日防衛庁の事務次官名及び海上幕僚長名で「自衛隊の艦艇の安全航行に関する当面の措置について」の各通達が出され、潜水艦隊において同艦隊司令官から同通達に基づく一般命令が出され、更にC潜群のF群司令は、同年8月1日同通達の実施要領を策定した一般命令を発し、所属各海上部隊の長に命じ、同年8月1日から同月31日までの期間幹部職員に対する海上交通法規等の再教育、乗員に対する水上行船法、見張法等基本的な訓練、海技技能の臨時審査、不測事態への対策強化等を実施した。

C潜群は、浦賀水道航路チェックオフリストを作成して同年9月1日から試行させ、前期安全会議を同月19日に開催し、本件後の航行安全対策及び安全教育の実施状況並びに隊司令の実施した教育訓練等に関して討議検討したうえ、この種訓練を継続実施することとし、水上航行訓練については基本訓練の第1週に組入れ、専門の海上訓練指導隊によって実施し、各科訓練についても訓練項目を見直し、水雷科員には見張り要領を、航海科員には他船の動静監視要領を、また、哨戒長には早期回避の訓練を行わせ、基礎的な技能に関わる集中訓練を平成元年6月及び同年8月の2回にわたって行い、応急対応訓練についても年1回の地方総監が行う訓練に参加するとともに、群司令レベルで4半期毎に1回行うこととし、実施に移した。

潜水艦の装備については、操艦系交話装置を改良して艦長が直接割り込んで交話できるものとし、国際VHF無線電話を艦橋で交信可能とするとともに、航路を航行する際、東京湾海上交通センターと連絡をとることにし、同センターで行うレーダー監視を容易にするため着脱式レーダー反射体を取り付け、基地と直接連絡できるよう港湾電話を設置し、これまで夜間のみ点じていたオレンジ色の閃光標識灯を昼間においても点じるなどの改善が行われた。

救助関係の設備については、救難索発射銃及び探照灯を設置し、救命浮環を4個から8個に増やし、

潜水者のために保温潜水服を備えるなどの措置がとられた。

更にC潜群は、従来航海保安部署の発動について各艦長の判断に任せていたところ、浦賀水道については全域にわたって行うように改め、自艦乗員を対象としたでき者救助訓練以外に他艦船乗員の救助を目的とした生存者救助訓練を新たに開始した。

D社は、唯一の所有船舶である富士丸が廃船となったので、営業を続けることができなくなり、また、乗客のために付保していた国内旅行総合保険の保険金を受け取って乗客の遺族に支払った。

なお、B指定海難関係人は、乗艦に必要な部内資格の有効期限が到来したが、その更新手続を行わず、自衛艦の乗艦勤務を断念した。

(主張に対する判断)

- 1 B指定海難関係人は、富士丸を初認後なだしお、富士丸及びその遠方の陸上物標の見通し線を基にして富士丸の動きを確かめたところ、艦尾方に下がっていたので同船の方位に変化があり衝突のおそれがないと判断したと主張するが、なだしお及び富士丸の各針路模様、速力及び衝突直前の運航模様によって衝突地点を基に検討すると両船の方位がほとんど変わっていないから、同人の主張は理由がない。
- 2 富士丸側では、なだしおにおいて、午後3時38分ごろすなわち衝突の約30秒前に短音1回、面舵一杯、停止、後進原速及び後進一杯の号令が順次令され、同時38分半ごろ艦首方向300度残存通力4ないし5ノットで衝突し、その地点は沈没地点と同一であるとし、面舵一杯の号令は操舵員に確実に伝わっており同号令の再送要求はなかったと主張するが、
 - (1) B指定海難関係人の号令を受けたU水雷長は、操舵員に指令するにあたっていちいち操艦系交話装置のスイッチをひねって行ったのであるから、面舵一杯の号令から後進の号令が指令されるまでに10秒程度の時間を要すると認められ、後進の号令は衝突の約20秒前かけられたことになるから、衝突時の残存速力は5ノットより大きくなる。
 - (2) 衝突時なだしおに4ないし5ノットの残存速力があつたとすると、前進行きあしが停止するまでに35ないし40秒を要し、その間の進出距離が北西方に約30メートルとなる。また、同艦の使用海図写中に記載の同3時39分(富士丸側主張の衝突時刻の30秒後)の測定艦位(41と記載のもの)は、沈没地点の南方約30メートルであるから、同時39分になだしおが前示測定艦位又はその近くの地点を通過することはあり得ない。したがって、富士丸側の論旨には矛盾があり、再送要求がなかったとする主張は、その前提条件の下では成立しないから理由がない。

(原因の考察等)

1 航法の適用

本件は、浦賀水道航路の中央線を横切り横須賀に向かって西行中のなだしおと、横須賀港の港域内を南下中の富士丸とが、同港第5区において衝突したもので、適用される航法について検討する。

- (1) なだしおは、海上自衛隊に所属する潜水艦であるが、潜水艦といえども浮上航行中は海上衝突予防法(以下「予防法」という。)に規定される水上輸送の用に供する船舟類の範ちゅうに入り、機関を用いて推進する船舶であるところの動力船に該当するものである。したがって、浮上航行中のなだしおには予防法が適用されることは明らかである。

ところで、一般船舶と艦隊行動中の自衛艦の1隻とが衝突のおそれのある関係を生じた場合には、2船間の航法規定は適用されず、一般船舶が保持船の立場にあっても避航の措置をとることが船員の常務として要求されるが、本件においては、なだしおが艦隊行動をとっておらず単独で航行していたものであり、同艦の前後近距离に他の自衛艦が存在していなかったから、通常の動力船間の航法規定が適用されることとなる。

- (2) 本件の衝突地点は、横須賀港の港域内であり、なだしおは同港域内に入るまで海交法の適用される海域を同法に規定する交通方法に従って航行していたが、富士丸は衝突の9分前ごろから海交法の適用されない海域である横須賀港の港域内を航行していたから、本件に海交法を適用する余地はない。
- (3) 横須賀港は港則法の適用港であるが、なだしお、富士丸の両船は、同法に規定する各航法に関係のない状況で衝突に至っているから、本件に港則法の適用はない。
- (4) 次になだしおと富士丸との間に予防法15条の横切り船の航法規定が適用されるかどうかについて検討する。

なだしおが航路の中央線を横切ったのち270度の針路としたのは午後3時33分ごろで、このとき右舷艦首約28度1.4海里ばかりのところから富士丸が、また、左舷艦首約27度1.050メートルばかりのところからイブがそれぞれ接近していたが、なだしおにおいて、これら両船と衝突のおそれの有無について方位の変化を確かめるのに多少の時間を要するから、同艦が航路外に出るころまでは、なだしおとこれら両船との間に衝突のおそれのある見合関係は成立しておらず、それまではなだしおと富士丸との間に予防法15条の航法規定の適用はない。

なだしおが航路外に出たころ、富士丸と衝突のおそれのある状況であったが、同船が右舷艦首方1海里ばかりを航行していたのに反し、イブが左舷船首方600メートルばかりにあって著しく接近する状況であったから、直ちになだしおとイブとの2船間に衝突回避の措置がとられなければならない。その結果によっては自艦と富士丸との態勢に変化が生じることとなり、その後の自艦の行動に影響がありうるから、イブの介在によって富士丸との2船間の行動に制約が加わる場合であった。

一方、富士丸としては、なだしおを視認する以前からイブを認めており、なだしおが左舷船首方1海里ばかりとなったころにはイブを左舷船首約10度1.600メートルばかりに見るようになり、これら3船の態勢から、なだしおとイブとが接近して両船間に衝突回避の措置がとられ、その結果によっては自船となだしおとの態勢に変化が生じることが予想され、その後の自船の行動に影響がありうるから、イブの介在によってなだしおとの2船間の行動に制約が加わる場合であった。

本件のように第三船の介在によって2船間の行動が制約される場合には、2船間のみに適用される予防法15条の航法規定は適用がないとするのが相当である。

したがって本件は船員の常務によって律すべきである。

2 原因判断

なだしおが航路外に出た同3時34分半ごろ帆走中のイブが同艦の左舷艦首約30度600メートルばかりにあって、著しく接近する状況であったから、なだしおとイブとの2船間に直ちに衝突回避の措置がとられなければならないが、なだしおにおいて同時36分機関を停止しついで長音を発したところ、150メートルばかりに接近していたイブが左転したことにより衝突のおそれが解消

したものであって、イブに対するなだしおの措置は本件発生の原因とならない。しかしながら、富士丸に対する衝突回避の措置に影響があった。

ところで、なだしおは、航路外に出たところ富士丸を視認したものの、同船の動静を十分に確かめずにイブに対する措置として機関を停止したのであるから、イブとの衝突のおそれが解消し、再び機関を前進にかける前に富士丸との衝突のおそれの有無を確かめなければならなかったが、同船の動静を確かめなかったので、引き続きその前路を無難に航過できるものと思い、両船が衝突のおそれのある状況となっていることに気付かず、針路を右転するか行きあしを止めるなど衝突回避の措置をとることなく、同3時37分少し前イブが左舷側を航過したところ原速力に戻そうとして前進強速をかけたものであって、なだしおが前進強速をかける前に富士丸の動静を十分に見極めず、衝突回避の措置をとらなかったことは本件発生の原因をなすものである。

また、なだしおにおいて、艦橋からの面舵一杯の操舵号令が操舵員に確実に伝わらず再度令されて右転が遅れたのであるが、最初の時点で同号令が伝わって面舵一杯がとられておれば、艦首が大きく右回頭することとなって衝突に至らないと認められるから、操舵号令が確実に伝達されず右転の措置が遅れたことは本件発生の原因をなすものである。

なだしおにおいて、富士丸に対する動静を十分に監視しなかったことは、同艦の所属するC潜群が、平素安全航行の基本事項である見張り、他船の動静判断、衝突回避等について、なだしお乗員の教育指導を十分に行っていなかったことによるものであり、このことは本件発生の原因をなすものである。

一方、富士丸においては、なだしおがイブの前路を通過する状況を見て自船に対しても前路を直進のまま通過するように判断し、同艦を先に航過させようとして機関を全速力から半速力にしたが、減速量が少なく、なお衝突のおそれのある状況が継続した。しかしながら、富士丸では減速の効果を確かめず、自船が半速力に減速しているのになだしおが前路を先に航過するものと思い込み、500メートルばかりに近づいても可変ピッチプロペラを操作して行きあしを止めるか針路を右転するなど衝突回避の措置をとらないで進行したものであって、富士丸のなだしおに対する動静判断が適切でなく衝突回避の措置をとらなかったことは本件発生の原因をなすものである。

更に富士丸において、両船の距離が約120メートルになったとき、なだしおがすでに右転していたから、針路を右転しておれば衝突しなかったと認められるが、両船の距離を約200メートルあるものと思い、艦尾を替わすつもりで左舵一杯としたものであって、著しく接近してから左転したことは本件発生の原因をなすものである。

富士丸に最大とう載人員を超える乗客を乗せ、その運航が適切でなかったことは、D社が、多数の乗客をとう載する富士丸を航行させるにあたり、最大とう載人員を超えた釣客を募集し、安全を図るため運航管理規程に準ずるものを作成しておらず、乗客の安全についてこの種の船舶に不慣れな乗組員に任せ全く指導していなかったなど運航管理が十分でなかったことによるものであり、このことは本件発生の原因をなすものである。

富士丸は、横転して開放中の乗組員室、釣具倉庫及び内部通路後部の各出入口から海水が船内に侵入し沈没に至ったのであるが、これら出入口の水密扉が開放されていたことは、昼間、穏やかな東京湾内を航行中で、乗客及び乗組員が船室から甲板上に出入りしていた当時の状況からすると、通常の状態であり、原因と認めない。

次に、多数の死傷者を生じた原因について検討する。

- (1) 衝突時なだしおに約3ノットの、富士丸に約6ノットの残存速力があつたが、両船の残存速力が少なければ、平行に衝突しても富士丸がなだしおの艦首部に乗り揚がって横転することはなかつたと考えられるから、両船にこのような残存速力があつたことは原因となる。
- (2) 富士丸の最大とう載人員は旅客36人船員8人の計44人であり、これを遵守しておれば47人の死亡者及び負傷者を生じなかつたから、最大とう載人員を超えて乗客及び乗組員を乗せていたことは原因となる。
- (3) 富士丸の船内から外部への出入口が、前部及び後部に各1箇所あるほか、左舷側に3箇所あるものの、右舷側には機関室囲壁に1箇所あるのみであつた。外部への出入口は、緊急時いずれの舷からも脱出できるよう左右舷同数設置されることが一般的であるが、本件の場合右舷側に3箇所の出入口があつたとしても、衝突後左舷側に横転して短時間のうちに沈没したものであり、衝突直後船体が大傾斜したことからすると、客室、サロン等船内にいた乗客及び乗組員が船外に脱也できたとは考えられず、出入口の設置状況を原因と認めることはできない。
- (4) 衝突直前乗客への避難の呼びかけが行われなかつたが、衝突すれば富士丸が横転して浸水すると予測が不可能であり、また、衝突後乗客の避難誘導が行われなかつたが、富士丸が衝突後左舷側に横転し沈没するまで短時間であつたことに徴し、いずれも原因とならない。
- (5) 富士丸の乗客及び乗組員48人のうち乗客12人乗組員7人が救助されたが、これらの乗客はいずれも衝突前甲板上に出ていたものであり、死亡者の大半が客室等の船内から揚収されていることからすると、なだしお側における救助の措置は原因とならない。

ところで、なだしおの航路日誌及び使用海図中の時刻の記載が衝突直後に整理されたことについて、なだしお側では艦内記録の異なる時刻を統一したものであるというが、本件においては原因究明の妨げとならなかつたものの、原因判断を誤らせるものになりかねないから、このような行為は厳に慎まなければならない。

3 考察

浦賀水道航路西側の海域は、横須賀に出入りする全長50メートル以上の船舶と南北に航行する小型船舶との進路が互いに交差するほか、同海域を利用する漁船やプレジャーボートの存在する特別な場所であるが、それぞれの船舶において十分な見張り、状況に応じた安全な速力の保持、適切な衝突回避等航海に関する法規を遵守すれば、航行の安全が確保できるものと思料する。

本件事故の事大性に鑑み、東京湾等における船舶の航行に関し、関係省庁において事故防止対策が種々検討され、船舶設備規程の一部改正、遊漁船業の適正化に関する法律の制定、警戒用巡視船艇の増強等が実施されたが、現在東京湾横断道路の建設工事が進ちよく中であり、また、経済社会の発展に伴って今後ますます船舶交通のふくそうが予想され、更に海洋レジャーの進展等により海面の利用が多様化する将来に備え、引き続き東京湾における船舶航行の安全を図る総合的な方策を検討することが必要である。

(原因)

本件衝突は、浦賀水道航路西側の海域において、同航路を出て横須賀に向かって西行するなだしお、南下する第一富士丸及び北上するヨットイブⅠが、互いに接近する状況で進行した際、なだしおにおい

て、ヨットイブ I との衝突のおそれが解消したのち、第一富士丸に対する動静監視が十分でなく、衝突を避ける措置をとらなかったばかりか、接近してからの操舵号令が確実に伝達されず右転の措置が遅れたことと、第一富士丸において、ヨットイブ I の前路を直進して自船に接近するなだしおに対する動静判断が適切でなく、衝突を避ける措置をとらなかったばかりか、著しく接近してから左転したこととに因って発生したものである。

海上自衛隊C潜水隊群が、浮上航行時における安全航行の基本事項について、なだしお乗員の教育指導が十分でなかったこと及びD社が、多数の乗客を乗せる第一富士丸を運航するにあたり、最大とう載人員を超えた釣客を募集し、乗客の安全についてこの種の船舶に不慣れな乗組員に任せるなど運航管理が十分でなかったことは、いずれも本件発生の原因となる。

なお、多数の死傷者を生じたことは、両船がほぼ平行に衝突したとき、なだしおに多少の、第一富士丸にかなりの残存速力があつたため、同船がなだしおの艦首部に乗り揚がって横転し、短時間のうちに沈没したことによるものである。

(受審人等の所為)

受審人Aが、第一富士丸に多数の乗客を乗せて浦賀水道航路西側の海域を南下中、西行するなだしおと北上するヨットイブ I とを認め、同艦がヨットイブ I の前路を直進する態勢のまま自船に接近するのを知り、同艦を先に航過させようとして半速力に減じた場合、引き続きなだしおの動静を監視して衝突のおそれの有無を確認すべき注意義務があつたのに、これを怠り、なだしおが自船の前路を先に航過するものと思ひ込み、その動静を確かめなかつたことは職務上の過失であり、その所為に対しては、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三級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

指定海難関係人Bが、なだしおを操艦して浦賀水道航路を出たのち第一富士丸とヨットイブ I とを認め、ヨットイブ I と無難に航過する状況になつた際、第一富士丸に対する動静監視が十分でなく、衝突のおそれのあることに気付かず、衝突を回避する措置がとられなかつたことは本件発生の原因となるが、同人がすでに海上自衛隊において懲戒処分を受け、乗艦に必要な資格の更新手続を行わず、乗艦勤務を断念したことに徴し、勧告しない。

指定海難関係人海上自衛隊C潜水隊群が、安全航行の基本である見張り、他船に対する動静判断、衝突回避等について乗員の教育指導が十分でなかつたことは本件発生の原因となるが、本件後同潜水隊群が、幹部職員に対する海上交通法規等の再教育、乗員に対する水上行船法、見張法等基本的な訓練、不測事態への対策強化等を実施したうえ、航行安全の教育訓練を継続して行っており、航海保安部署の発動を浦賀水道全域とし、また、潜水艦の装備について操艦系交話装置等を改良し、その他種々改善の措置をとつたことに徴し、勧告しない。

指定海難関係人D社が、多数の乗客を乗せる第一富士丸を運航するにあたり、最大とう載人員を超えた釣客を募集し、運航管理規程に準ずるものを作成せず乗客の安全についてこの種の船舶に不慣れな乗組員に任せるなど運航管理が十分でなかつたことは本件発生の原因となるが、本件によって唯一の所有船舶である第一富士丸が廃船となり、その後清算会社となつたことに徴し、勧告しない。

よつて主文のとおり裁決する。

(参考) 原審裁決主文 (平成元年7月25日横審言渡)

本件衝突は、なだしおが、動向監視不十分で、左右から接近する第三船及び第一富士丸と衝突のおそれがあった際、第三船と替わったのちも早期に第一富士丸との衝突を避けるための措置をとらなかったことに因って発生したが、第一富士丸が、なだしおのほか第三船とも衝突のおそれがある新たな状況となった際、衝突を避けるための措置が適切でなかったこともその一因をなすものである。

また、なだしお所属潜水隊群の潜水艦乗員に対する安全航行の指導が不十分であったこと及び第一富士丸の船舶所有者の運航管理が不十分であったことも、本件発生の原因である。

受審人Aの三級海技士(航海)の業務を1箇月停止する。

指定海難関係人海上自衛隊C潜水隊群に対し勧告する。