

平成 16 年第二審第 47 号

漁船第十八光洋丸貨物船フニア ジュピター衝突事件

[原審・門司]

言 渡 年 月 日 平成 17 年 10 月 14 日

審 判 庁 高等海難審判庁（上野延之，平田照彦，山田豊三郎，竹内伸二，坂爪 靖，
加藤正義，佐藤 要）

理 事 官 雲林院信行，川俣従道

受 審 人 A

職 名 第十八光洋丸一等航海士

海 技 免 許 五級海技士（航海）

補 佐 人 a, b, c, d

指定海難関係人 B

職 名 フニア ジュピター船長

指定海難関係人 C

職 名 フニア ジュピター二等航海士

第二審請求者 理事官尾崎安則

損 害 第十八光洋丸・・・左舷中央やや後部及び後部外板に破口，のち沈没
乗組員 1 人死亡，同 6 人行方不明，同 8 人重軽傷
フニア ジュピター・・・球状船首等に凹損及び破口

原 因 フニア ジュピター・・・見張り不十分，各種船舶間の航法（避航動作）不
遵守

主 文

本件衝突は，フニア ジュピターが，見張り不十分で，まき網による漁ろうに従事中の第十八光洋丸を避けなかったことによって発生したものである。

指定海難関係人 B に対して勧告する。

指定海難関係人 C に対して勧告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

平成 15 年 7 月 2 日 02 時 25 分

福岡県沖ノ島北東方沖合

（北緯 34 度 24.9 分 東経 130 度 18.3 分）

2 船舶の要目等

（1）要 目

船 種	船 名	漁船第十八光洋丸	貨物船フニア ジュピター
総 ト ン 数		135 トン	3,372.00 トン
全	長	45.42 メートル	106.65 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	860 キロワット	5,516 キロワット

(2) 設備及び性能等

ア 第十八光洋丸

(ア) 船体構造等

第十八光洋丸（以下「光洋丸」という。）は、平成元年6月にまき網漁業の網船として建造された船首楼を有する鋼製漁船で、バウスラスター及び可変ピッチプロペラを備えており、上甲板上の船体前部には、船首尾方向の長さ約5メートル、高さ約5メートル、幅約4メートルの、床面を船首楼甲板の高さに合わせた操舵室及び船体中央やや後部にエンジンケーシングがそれぞれ設けられており、船首楼甲板は左舷側が同室後壁線まで、右舷側が同室前壁線まで配置され、また、同ケーシングの右舷側壁は船体中心線側へ寄せて設けられていて、右舷側甲板における作業性を考慮した配置とされ、主な漁ろう機械が、操舵室前の船首楼甲板（以下「前部甲板」という。）、操舵室とエンジンケーシングの間（以下「中央甲板」という。）及び同ケーシングより後部（以下「後部甲板」という。）に装備されていた。

(イ) 漁ろう機械の配置

前部甲板には、大手ロープ巻揚げウインチ、絞りロープ巻揚げキャプスタンが装備されていた。

中央甲板には、右舷側前部に補助クレーン、同側中央部に環（かん）ワイヤロープ（以下「パースワイヤ」といい、ワイヤロープについては「ワイヤ」という。）巻揚げダビット（以下「ダビット」という。）、同左舷側に前後2台のパースワイヤ巻揚げウインチ（以下「パースウインチ」という。）が装備されていた。

後部甲板には、中央部に主クレーンポスト及び同クレーンブームの先端に取り付けた網捌（さば）き用パワーブロック、浮子整理ドラム、右舷側に前後可動式のネットホーラー、左舷側前部に大手ワイヤ巻取りウインチ（以下「大手巻きウインチ」という。）及び同船尾端に裏漕ぎワイヤ巻取りウインチが装備されていた。

(ウ) 操舵室の機器の配置

操舵室には、前面台上段の右舷側から、3台のソナーと1号レーダーが、同下段の同側から、潮流計及び3台の魚群探知器の順に設置され、中央にある操舵スタンドの左舷側に、主機遠隔操縦装置コンソール、その左側に、右から順に2号レーダー、3号レーダーが備えられ、汽笛の押しボタン及び投光器などのスイッチを備えた配電盤が操舵室左舷後部の壁に、作業灯等のスイッチが天井にそれぞれ配置されていた。

(エ) 光洋丸に付属する各船の概要

スキフは、総トン数6.4トン、全長11.06メートル（以下、総トン数、全長の順でいう。）で、レッコーボートと称し、投網時に網の一端を保持し、光洋丸が旋回投網を終えて戻ったとき、これを同船に渡すことを主務としていた。

灯船①号は、85トン、39.10メートルで、灯船兼探索船として従事していた。

灯船②号は、62トン、34.17メートルで、灯船兼探索船として従事していた。

運搬船①号は、214トン、46.30メートルで、運搬船として従事していた。

運搬船②号は、316トン、56.89メートルで、運搬船として従事していた。

(オ) 操業形態等

光洋丸は、大中型まき網漁業の網船で、前示の5隻と船団（以下「光洋丸船団」という。）を組み、山口県下関漁港または福岡県博多漁港を基地とし、対馬付近から島根県浜田市沖合にかけての日本海の漁場で、主としてあじ、さば等を漁獲対象とした

まき網漁業に従事していて、6月から8月にかけて行う、よこわ（くろまぐろの幼魚）を漁獲対象とした昼間操業の時期を除いて、1航海を約25日間として夜間操業を行っていた。

(カ) 漁具及び漁法等

当時使用していたまき網漁具は、浮子付きの上辺ロープ（以下「浮子綱（あばづな）」という。）の長さが1,067メートル、沈子付きの下辺ロープ（以下「沈子綱（ちんしづな）」という。）の長さが1,252メートル、網丈が約350メートルであり、沈子綱には98個の鉄製環（以下「環」という。）付きの吊りロープが同綱に等間隔で取り付けられ、環にはパースワイヤが通されていた。そして、網の魚捕部（うおどりぶ）あるいは魚捕側を船首部に、大手部あるいは大手側を船尾部にとり、浮子綱の両端には、魚捕側に大手ロープ、大手側に大手ワイヤが取り付けられ、同ワイヤは後部甲板左舷側の大手巻きウインチのドラムに巻き込まれていた。

ところで、まき網漁法は、本来、投網時に網の下部を海底に着けずに表中層の魚群を囲い込んでいたが、近年、網の下部をいったん着底させる漁法をとるまき網漁船が多くなり、光洋丸においても、下部に荒手の網地を使用して着底できるようにしていた。

光洋丸船団の夜間におけるまき網漁は、漁ろう長Dの指揮の下に、灯船兼探索船が魚群を探して水中集魚灯で集魚し終えたところに光洋丸が接近し、船尾に繫いだスキフに、端を浮子綱に取った大手ロープのもう一方の端とパースワイヤ及び絞りロープを渡し、同船を切り離して船尾から投網しながら走り始め、灯船の周りを時計回りに一周し、スキフの位置に戻ってこれらのロープを受け取って巻き込み、船首部右舷側に浮子綱、その後方に絞りワイヤを取り込み、パースワイヤをダビットを介して船首側のパースウインチのドラムに取り、これに合わせ、もう1隻の灯船兼探索船に、裏漕ぎとして光洋丸の左舷側を引く準備をさせ、沈子綱が着底してパースワイヤの巻締めが掛かるものであった。

このとき、D漁ろう長は、光洋丸が反作用で網側に引き寄せられることを防止するため、同ワイヤの巻締めと裏漕ぎを同時に行わせ、裏漕ぎ船に対しては漕ぐ方向や機関の使用加減の指示を出し、また、浮子綱を円形状に保持するため、スキフに適宜円形の崩れた部分の浮子綱を引かせて網なりを保ちながら、パースワイヤの両方を両パースウインチで巻いて網の下辺をダビットの右側下方海面で閉塞したのち、灯船を網の外に出し、右舷船尾端にネットホーラーをセットし、これを介して揚網を開始することとしていた。

したがって、光洋丸がパースワイヤを巻き締めるときは、船首部が魚捕側の浮子綱、船尾部が大手ワイヤに繋がる浮子綱、左舷側が裏漕ぎロープ、右舷側がパースワイヤによりそれぞれ固定された状態となり、機関はクラッチを脱とし、プロペラの回転を止めていて、風潮流で流されるほかは、移動することができない状態にあった。

(キ) 光洋丸の船橋当直体制

D漁ろう長は、操業中は光洋丸の船橋において各船の指揮及び自船の甲板作業の指揮をとっていた。

船長Eは、出入港時や投網中の操船に当たり、漁場往復航時の船橋当直を乗組員4人による単独3時間の輪番制とし、自らとA受審人の2人が交替で適宜昇橋していた。

そして、投網時には、E船長はA受審人と船橋当直に就き、自らが操船に、同受審

人が補佐に当たり、投網を終えてパースワイヤの巻締めが終わった時点で、2人は降橋して甲板作業に従事し、揚網終了後、どちらかが再び昇橋して船橋当直に就いていた。

通信士Fは、投網、パースワイヤの巻締め及び揚網中に在橋して、ソナーやネットゾンデで、魚群の動きや沈子網の深さ等を監視してD漁ろう長を補佐し、E船長及びA受審人が降橋してからは、漁ろう長と船橋当直に就いていた。

(ク) 光洋丸船団の各船の配置

スキフは、光洋丸の乗組員3人が乗り組んで運航され、揚網開始後は、網の周辺に位置し、適宜、漁ろう長の指示に従って浮子網の円形の崩れた部分に赴き、その部分を引いて網なりを直す作業に従事し、揚網が進行して魚捕部が揚がったとき、これに取り付く運搬船の裏漕ぎを行う予定であった。

灯船②号は、水中集魚灯を点じて集魚に当たり、パースワイヤが巻き締められて網の下辺が閉塞されたときにその外に出て、次の漁場の探索を開始する予定であった。

灯船①号は、裏漕ぎ用として光洋丸の左舷船首及び船尾から出されたそれぞれが直径22ミリメートル、長さ約32メートルの2本のワイヤの端をブライドルに繋ぎ合わせた金具（以下「裏漕ぎ金具」という。）と、自船のえい航フックに取った直径55ミリメートル、長さ400メートルの裏漕ぎロープの端とを連結し、パースワイヤの巻締めから揚網を終了するまで、光洋丸が反作用で網側に寄せられることを防ぐために、漁ろう長の指示に従って同船の左舷側を裏漕ぎしていた。

運搬船①号及び運搬船②号は、光洋丸の周辺で適当な間隔を保って漂泊待機し、網の魚捕部が揚がるころ、漁ろう長から指示のあった方が光洋丸の右舷側に接近して魚捕部の反対側の浮子網及び網を舷側から甲板上に取り込み、この間スキフが運搬船の反対舷を裏漕ぎして光洋丸と運搬船の間隔を保持し、運搬船が漁獲物を魚捕部から掬（すく）い上げて取り込み、漁獲量によって水揚げ港が決められ、これに向かう予定であった。

(ケ) 光洋丸船団各船及び漁具の点灯状況

スキフは、マスト灯、両色灯、船尾灯、紅色回転灯、操舵室の前後に500ワットの投光器及び同室両舷に通路灯を点灯していた。

灯船②号は、垂直に連携した紅、白の60ワットの全周灯2個、マスト灯及び舷灯1対並びに40ワットの船尾灯を点灯していたほか、前部マストの中央後部に、ばくだん灯と称する500ワットの赤色全周灯1個を点じ、操舵室の前面及び後面に500ワットの投光器各3個並びに操舵室両舷に500ワットの傘付き集魚灯各4個をそれぞれ点じ、また、水中に600ワットの集魚灯16個を点灯していた。

灯船①号は、垂直に連携した紅、白の全周灯2個、マスト灯、舷灯1対及び船尾灯を点灯していたほか、前部マストの後部に500ワットのばくだん灯1個を点じ、操舵室の前後に500ワットの投光器各1個並びに同室両舷に500ワットの傘付き集魚灯各4個を点灯していた。

運搬船①号は、マスト灯1個、舷灯1対及び船尾灯を点灯していたが、D漁ろう長から網のセンターに寄れと指示があったとき、後部マストのばくだん灯、操舵室前面の投光器及び甲板作業灯などを全部点灯した。

運搬船②号は、マスト灯1個、舷灯1対、船尾灯、操舵室両舷に500ワットの傘付き集魚灯各6個及び船尾部に作業灯2個をそれぞれ点灯していた。そして、D漁ろう

長から運搬船①号に前示の指示があったとき、後部マストのぼくだん灯及び前部マストの作業灯2個をそれぞれ点灯した。

浮子綱には、これをほぼ4等分した間隔で3箇所に水面上の高さ30センチメートルの、乾電池を使用した点滅式標識灯を取り付けていた。

イ ファンア ジュピター

(ア) 船体構造等

ファンア ジュピター（以下「フ号」という。）は、1984年に進水した船尾船橋型コンテナ専用船で、バウスラスター及び可変ピッチプロペラを有し、船首端から船橋楼前端まで81メートルで、船首楼後方に1番から5番までの貨物倉が設けられ、甲板上にコンテナを3段積みすることが可能であったが、当時は2番倉上に1個のコンテナが甲板積みされていた。

航海船橋甲板は、満載喫水線からの高さが13.20メートルで、同甲板上に船首尾方向の長さ5.80メートル及び幅7.60メートルの操舵室が設けられており、同室内には、前面中央にジャイロコンパスのレピータ、その後方に操舵スタンドが備えられ、その右側に、右舷側端より順に2号レーダー、1号レーダー、ARPA機能付きレーダーが、同スタンドの左側に、エンジンテレグラフ、バウスラスター操作装置及び航海灯制御盤がそれぞれ配置され、後部右舷側に海図台、GPS受信機及びVHF送受信機がそれぞれ備えられ、同室両舷外側がウイングと称する暴露甲板となっていた。

操舵室からの前方見通しは、同室内中央前面に立ったとき、船首部ブルワークによる死角があり、本件発生当時の喫水で、正船首の約170メートル先の水面までが死角に入るものの、それ以外に死角はなく、同室を左右に移動することにより同死角を補うことができた。

(イ) 操縦性能等

フ号は、海上公試成績書によれば、最大速力が主機回転数毎分131、翼角27.9度において20.0ノット、同速力における最短停止距離及び時間が536メートル及び1分40秒で、舵角35度における左旋回の横距及び縦距が397メートル及び380メートルであり、右旋回の横距及び縦距が422メートル及び408メートルであった。

(ウ) 運航形態等

フ号は、大韓民国釜山港、広島港間を週に2回、釜山港、舞鶴港あるいは敦賀港間を週に1回コンテナ輸送に従事していた。

(エ) 船橋当直体制

船橋当直は、00時から04時まで及び12時から16時までをC指定海難関係人、04時から08時まで及び16時から20時までを一等航海士、08時から12時まで及び20時から24時までを三等航海士がそれぞれ当たる4時間3直制で、各直に操舵手1人を配して2人当直体制とし、B指定海難関係人は、狭視界時、狭水道通航時及び出入航時などに昇橋して操船指揮に当たっていた。

(オ) G社

G社は、大韓民国ソウル市に本社を置き、約50隻のケミカルタンカー及びコンテナ専用船の管理及び運航に携わるもので、日本には9ないし10隻のコンテナ専用船を配船し、北海道から沖縄までの33港に寄港させていた。

G社は、フ号の実質的な船舶所有者であり、かつ、同船の国際安全管理規則における船舶管理会社であり、B、C両指定海難関係人を雇用して同船に配乗していた。

同社は、2000年から2003年6月までの間に、日本沿岸において、自社運航船が5件の衝突海難を発生させており、その都度見張りやサービスの強化を指示したり、訪船指導などの対策をとっていたものの、見張りなど安全運航の基本に関する事項を徹底していなかったばかりか、航行海域における漁船の操業形態についての教育、操業する漁船に対する早めの避航などについての指導啓蒙及び当直要領の順守について十分な指導を行っていなかった。

3 沖ノ島周辺における日本漁船の操業状況

沖ノ島周辺海域は、好漁場が形成される場所であり、近年における漁船の操業状況は、まき網漁業については、この海域での操業許可のある大中型まき網漁船が西部日本海区及び東海黄海区を合わせると47船団あり、漁場形成によってはこの海域に全船団が集結することもあり、これに中型まき網漁業の船団も加わるので操業隻数は更に増える状況であった。また、季節によっては、総トン数20トン未満のいか一本釣り漁船が多数集結し、0.4ないし0.6海里の間隔で漂泊操業する場所であり、更に、底引き網漁船などが集まる状況であったが、本件発生当時は、光洋丸船団付近には操業中の漁船はいなかった。

4 事実の経過

光洋丸は、A受審人、E船長及びD漁ろう長ほか18人が乗り組み、船首2.2メートル船尾4.4メートルの喫水をもって、操業の目的で、船尾端のストッパーにスキフの船首部を係止してえい航し、平成15年6月29日00時00分山口県下関漁港（本港地区）を灯船2隻と共に発し、途中で運搬船2隻と合流し、対馬東方沖合の漁場に至ってよこわを漁獲対象とした昼間の操業を2日間行ったのち、7月1日沖ノ島北東方沖合の漁場に移動して魚群探索をしたが大型の魚群に遭遇せず、夜間のあじを漁獲対象とした操業に切り替えることとし、14時ごろから船団の各船と共に錨泊待機した。

18時ごろD漁ろう長は、抜錨し、船橋で船団の各船を指揮して魚群探索を開始したのち、2日01時ごろ集魚中であった灯船②号から魚群が付いた旨の報告を受け、同船に取り付いて操業することとし、探索中の各船にその旨を伝えた。

その後、E船長は、投網準備に掛かったが、船橋にいるものを除く乗組員の全員が、ヘルメット、胸付き合羽ズボン及び上衣合羽に長靴の服装で甲板上に出ていたが、これらの乗組員に対して救命胴衣を着用するよう指示しなかった。

光洋丸は、01時40分過ぎE船長及びA受審人が船橋当直に就き、F通信士が在橋してD漁ろう長を補佐し、航行中の動力船が表示する灯火及びトロール以外の漁ろうに従事していることを示す紅、白の全周灯を点灯したほか、後部マストに紅色回転灯1個、船橋周りに前部甲板及び中央甲板を照らす作業灯数個並びに主クレーンに3個の傘付き白色灯を点じたうえ、前部マストの下端後部にばくだん灯1個を点灯し、同船長の操船で灯船②号に接近し、01時45分沖ノ島灯台から044度（真方位、以下同じ。）13.8海里の地点で、スキフを切り離し、投網を開始した。

D漁ろう長は、折からの海潮流の影響を受けて北東方に約0.6ノットで圧流される状況のもと、E船長の操船で、灯船②号を中心に約8ノットの対地速力（以下「速力」という。）で右回りに円を描くように、まき網及び浮子網に連なる大手ワイヤを船尾から繰り出し、01時50分ごろ前示投網開始地点に戻って行きあしを止め、船首が北北西に向いた状態でスキフから大手ロープなどを船首部に受け取り、同ロープに連なる浮子網を右舷船首部に取って固定し、絞りロープ及びパースワイヤの取込みを行ったのち、01時52分同ワイヤをダビットを介して船首側のパースウインチのドラムに導きその巻締め準備に掛かった。

このとき、灯船①号は光洋丸の左舷側に接近して自船から出した長さ400メートルの裏漕ぎロープの端を光洋丸に渡し、同船で裏漕ぎ金具と連結させて西南西方に向けて航走し、裏漕ぎの準備に掛かった。

E船長は、船首部右舷側に浮子網が固定されたことを確認して、プロペラの翼角をわずかに後進側に操作して船首側の浮子網の張り込みを行い、これに合わせて船尾側の大手ワイヤの巻込みが行われ、01時53分少し前大手側の浮子網が右舷船尾端付近まで巻かれたのを確認して同翼角を0度とし、機関のクラッチを脱としてプロペラの回転を止め、投網操船を終えた。

01時53分D漁ろう長は、灯船①号による裏漕ぎと光洋丸のパースワイヤの巻込みをほぼ同時に開始させ、着底した沈子網の絞込みに掛かった。

02時03分少し過ぎE船長は、船首が345度を向いていたとき、A受審人の報告により、航跡表示機能に切り替えていた2号レーダーで左舷船首39度6.0海里のところにフ号の映像を初めて認め、このことをD漁ろう長に伝え、その後、同船に対する動静監視を続けたところ、その航跡が自船団に向かっていることを知った。

02時11分少し前D漁ろう長は、フ号がほぼ同方位3.9海里に接近したとき、A受審人に船橋前部の上側にある前部甲板の全体を照射する投光器を点滅するよう指示し、02時13分フ号がほぼ同方位3.3海里に近付いたとき、運搬船の2隻に対し、大型船が近付いているので作業灯等を点灯して網の近くに寄るよう指示した。

A受審人は、漁ろう長の指示があった直後から、操舵室左舷後部の配電盤の前で後方を向いて座り、スナップスイッチを操作して投光器の点滅を開始し、その後もその操作を続けた。

運搬船①号は、まき網の中心から北東方1海里ばかりで漂泊待機していたところ、D漁ろう長の指示を聞き、法定灯火のほか、後部マストのぼくだん灯、操舵室前面の投光器及び甲板作業灯などを全部点灯して半速力で南西進を開始した。

このころ運搬船②号は、まき網の中心から南西方1,500メートルばかりで漂泊待機していたところ、フ号に先航する第三船がいたことから、法定灯火のほか、操舵室両舷の500ワットの集魚灯各6個及び船尾部の作業灯2個を点灯し、避航を促す目的で同船に向けてゆっくり北西進し、同船が避航し始めたので同網の中心の西南西方1海里ばかりのところで再び漂泊を開始した。

02時14分少し過ぎE船長は、フ号がほぼ同方位3.0海里に、02時18分少し前には同じく2.0海里に接近し、白、白、紅、緑4灯をはっきり視認できるようになり、同船がその後も方位に明確な変化のないまま接近したが、A受審人が投光器の点滅を続けていたこともあって、フ号に運搬船を接航させて避航を促すなどの措置をとらなかった。

このころ、スキフは、光洋丸の左舷前方約60メートルのところで法定灯火のほか、紅色回転灯及び投光器などを点灯して船首を北北東方に向け漂泊待機していたところD漁ろう長から、フ号に網の存在を知らせるために、浮子網沿いに右回りで走るよう指示され、航走を開始した。

02時23分E船長は、避航動作をとらないフ号に危険を感じ、同船が1,100メートルばかりに接近したとき、同船に向けて探照灯を照射し、同時にD漁ろう長が汽笛による短音を連吹して警告信号を行ったものの、02時23分半フ号が避航動作をとらなかったばかりか、わずかに右転し、自船に向首する態勢となったことを認めたが、揚網中で動きがとれない状況で、どうすることもできず、探照灯の照射を続け、F通信士が同漁ろう長から汽笛の連吹を引き継いでこれが続けた。

02時23分半D漁ろう長は、フ号が自船に向首する態勢となったことから、急いで、投光器

の点滅を続けていたA受審人に全ての投光器及び作業灯などを点灯するよう指示し、灯船①号に対して、裏漕ぎロープを放すことを意味する「灯船①号ストップ」の指示を出し、沈子綱が水深25メートルまで揚がっていたところで、パースワイヤの巻込みを中断させ、スキフに対してすぐに戻って船首部の浮子綱を引くよう指示した。

灯船①号は、無線の交信を聞いて他船の接近を知り、光洋丸の汽笛の吹鳴を聞いて、間もなく、汽笛を吹鳴し、裏漕ぎロープをいつでも切断できるよう包丁を準備していたところ、D漁ろう長から「灯船①号ストップ」の指示があったことから、船長が機関のクラッチを中立、続いて後進にかけたところで、乗組員が同ロープをえい航フックから外して舷外に投棄した。

スキフは、魚捕側の標識灯付近まで走り込んだとき、D漁ろう長から引き返すよう指示を受けて、反転しようとしたとき左舷後方にフ号を認め、同船に探照灯を照射しながら全速力で引き返した。

光洋丸は、裏漕ぎロープが放たれたものの、依然、右舷側がパースワイヤで、船首尾がそれぞれ浮子綱で固定されていたので、E船長、A受審人、D漁ろう長及びF通信士が、目前に迫ったフ号に対して汽笛の連吹、探照灯の照射及び投光器並びに作業灯など全ての灯火を点灯して避航を促し続けたが、及ばず、02時25分沖ノ島灯台から044度14.2海里の地点において、船首が345度を向いて停止していたとき、その左舷中央やや後部に、フ号の船首が、前方から30度の角度で衝突した。

当時、天候は晴で風力3の北東風が吹き、視界は良好で、付近海域には約0.6ノットの北東流があった。

また、フ号は、B指定海難関係人及びC指定海難関係人ほか大韓民国船員11人、中華人民共和国船員3人が乗り組み、コンテナ貨物465.5トンを載せ、船首3.3メートル船尾6.1メートルの喫水をもって、7月1日21時45分釜山港を発し、広島港に向かった。

ところで、B指定海難関係人は、自船が日本の九州北部沖合から山陰沖合にかけての海域を航路とする運航形態をとっており、二等航海士に昇格して日が浅いC指定海難関係人に、当直を任せていたものの、同人が以前に日本に寄港する船舶に乗船した経験があるから大丈夫と考え、発航に先立ち、航行海域における漁船の操業形態や実態についての啓蒙、当直要領の順守についての指導を行わず、夜間、操業する漁船群に遭遇したときは、これらに近付かないよう、予定針路から大きく外すことをためらわずに行うことなど操業する漁船との衝突防止に関する指導を十分に行っていなかった。

22時30分ごろB指定海難関係人は、釜山港沖で出航操船の指揮を終えたとき、自船が夜間操業する漁船が多数存在する沖ノ島北東方沖合を航行する予定であり、同海域における船橋当直に、経験の浅いC指定海難関係人が就くことになっていたが、降橋する前に、操業する漁船群を前方に認めたときは、遠距離にあるうちに双眼鏡を使用して十分な見張りを行い、密集状態であれば、早期に予定針路から大きく外すことなど、見張り及び操業する漁船群の避航に関する具体的な注意事項を夜間命令簿に記載せず、また、当直中の三等航海士に二等航海士と当直を交替するとき必要事項を口頭により引き継ぐように指示することもなく降橋した。

翌2日00時00分C指定海難関係人は、舌埼灯台から049度9.7海里の地点で、三等航海士と交替し、操舵手と2人で船橋当直に就き、針路を126度に定め、機関を全速力前進にかけ、16.5ノットの速力で、折からの海潮流の影響により、2度ばかり左方に圧流されながら、自動操舵によって進行した。

02時00分C指定海難関係人は、沖ノ島灯台から016度14.7海里の地点に達したとき、その前から船首方に漁船の灯火と思われる光芒を認めていたことから、ARPAを、6海里レンジ

としてオフセンターにし、前方8海里までを探知できるようにして見たところ、前方7海里ばかりの、船首輝線のわずかに左側に4隻と同輝線の少し右側に1隻の映像を認めた。

C指定海難関係人は、これらの映像の全部にベクトル表示が出ていなかったことや、右舷側の1隻と左舷側の4隻とが船首輝線を隔てて0.5海里ほどの間隔があるように見えたことから、漂泊して操業するいか釣り漁船と思い、その間を通航することとし、その後、時折目視で前方を見たり、双眼鏡を使用して前方を見たりしたもの、それぞれ一瞥するだけで、操舵室内を歩き回ったり、右舷側寄りの前部窓際で後ろ向きになって操舵手と会話したりしながら続航した。

02時11分少し前C指定海難関係人は、沖ノ島灯台から029度14.1海里の地点に至り、正船首わずかに右方3.9海里に紅色回転灯、赤色灯及び多数の作業灯を点じたうえ投光器の点滅を始めた光洋丸を、正船首わずかに左方のほぼ同距離に集魚灯や作業灯を煌々と照らした灯船②号を、正船首少し右方のほぼ同距離に集魚灯や作業灯を明るく照らした灯船①号を、光洋丸の船首方すぐ近くに紅色回転灯や投光器などを点灯して漂泊するスキフをそれぞれ視認でき、これらの4隻が群をなして、その間を航過できない状況であったが、いか釣り漁船であるからある程度の間隔を空けて漂泊しているものと考え、双眼鏡を使用した見張りや、ARPAのレンジを近距离に切り替えて映像を見直し、レーダー情報と目視が一致するかどうかを確認するなどして、見張りを十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

その後、C指定海難関係人は、時折前方を見ていたものの、光洋丸や灯船①号の灯火が灯船②号ほど煌々と照らされた明るさではなかったことから、一瞥しただけで船首方付近で支障となる漁船は明るい灯船②号の1隻だけで、その右方に見える灯火は距離が少し離れて操業するいか釣り漁船だろうと思いつつ、同じ針路及び速力で進行した。

02時18分少し前C指定海難関係人は、沖ノ島灯台から036度14.1海里の地点に達したとき、正船首わずかに右方2.0海里のところ、光洋丸の連携した紅、白2灯及び白、紅2灯ほか作業灯並びに投光器の点滅灯火を視認できるようになり、また、そのすぐ左方にスキフの白、紅2灯ほか紅色回転灯及び投光器などを、正船首わずかに左方の同距離に、灯船②号の連携した紅、白2灯及び白、紅2灯ほか煌々と照らした甲板上の集魚灯を、右舷船首約5度のほぼ同距離に灯船①号の連携した紅、白2灯及び白、緑2灯ほか明るく照らした集魚灯をそれぞれ視認でき、これらの4隻が自船の進路を塞ぐ形で横に並び、光洋丸、灯船②号及び灯船①号がトロール以外の漁法により漁ろうに従事していることや、接近するにつれて、これらが停止状態であり、このまま直進できないことが分かる状況にあった。

ところが、C指定海難関係人は、依然として当初のレーダー情報に頼り、見張りを十分に行わなかったため、この状況に気付かず、大きく右転するなどして漁ろうに従事する光洋丸ほか3隻を避けないで続航した。

02時23分C指定海難関係人は、沖ノ島灯台から041度14.2海里の地点で、光洋丸など3隻まで約1,100メートルとなったとき、前方を見てようやくレーダー情報で得ていた漁船群の配置とは異なるように感じ、光洋丸から探照灯で照らされて船橋周辺が明るくなったことから、ふと、ARPAのレンジを初めて近距离に切り替えて見たところ、船首輝線に重なった2個の映像を認め、02時23分半少し前沖ノ島灯台から042.5度14.2海里の地点において、自ら自動操舵のまま針路を135度に転じたところ、光洋丸に向首する態勢となり、同船が汽笛で短音を連吹していたが、このことに気付かず、ARPAのデータ表示を見ようとして灯船②号とスキフの映像をこれに捕捉させ、速力が4ノットと表示されたスキフに対し、シグナルライトで信号を送っていたところ、02時25分わずかに前、至近に迫った光洋丸を視認し、慌てて、操舵手

に右舵一杯を令したが、効なく、フ号は原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

B指定海難関係人は、自室で就寝中に衝突の衝撃を感じて昇橋し、C指定海難関係人より漁船と衝突した旨の報告を受け、事後の措置に当たった。

衝突の結果、光洋丸は、左舷中央やや後部及び後部外板に破口を生じ、右舷側に横転して破口等より浸水し、浮力を喪失して沈没し、乗組員全員が海中に投げ出され、フ号は、球状船首等に凹損及び破口を生じた。

5 光洋丸乗組員の救助状況

光洋丸船団では、直ちに、スキフ、灯船①号、灯船②号、運搬船①号及び運搬船②号によって救助作業が行われたが、E船長（五級海技士（航海）免許受有）、D漁ろう長、甲板長H、操機長I、機関員J及び調理員Kの6人が行方不明となり、A受審人ほか14人が救助されて下関漁港に搬送されたものの、網長Lが溺水により死亡し、乗組員8人が骨折、打撲等の傷を負った。

6 G社が本件後にとった事故防止策

G社は、同社が管理する全船舶に、事故速報として今回の海難の概要、原因及び防止措置について記載した書面を送付して周知を図ったうえ、本件海難及び衝突予防法に関する船上訓練の実施とその実施報告書を提出するよう指示し、事件の反省と教訓の吸い上げを図り、乗組員の研修・教育を強化、継続し、船橋当直中の勤務態勢を確立するとともに事故防止用として監視カメラを設置し、そして、平成16年12月21日安全対策を継続的に実施するために、「安全管理対策本部」を設置し、会社経営の最優先に安全確保を掲げることとした。

（航法の適用）

本件は、夜間、沖ノ島北東方沖合において、まき網漁業による漁ろうに従事中の光洋丸と釜山港から関門海峡に向けて東行中のフ号とが衝突したもので、漁ろうに従事中の船舶と航行中の動力船との衝突であり、海上衝突予防法第18条の規定が適用される。

（本件発生に至る事由）

1 光洋丸

- (1) 光洋丸が四方を固められて動きがとれなかったこと
- (2) 光洋丸が機関のクラッチを脱としてプロペラの回転を止めていたこと
- (3) E船長がフ号に運搬船を接航させて避航を促すなどの措置をとらなかったこと

2 フ号

- (1) G社及びB指定海難関係人が当直要領の順守について十分な指導をしていなかったこと
- (2) G社が乗組員に対し、及びB指定海難関係人がC指定海難関係人に対して、漁船の操業形態やその実態についての啓蒙、十分な見張りについての指導及び漁船群を前方に認めたときの早期の避航についての指導をしていなかったこと
- (3) C指定海難関係人が光洋丸船団の灯火をいか釣り漁船の灯火と思ったこと
- (4) C指定海難関係人がレーダー映像を見て、漁船群の間を通り抜けられると思ったこと
- (5) C指定海難関係人が双眼鏡を使用したうえ、ARPAのレンジを近距離に切り替えて、レーダー情報と目視が一致するかどうかを確認するなどして、見張りを十分に行わなかったこと
- (6) C指定海難関係人が光洋丸船団及び光洋丸を避けなかったこと

(原因の考察)

本件は、光洋丸が機関を停止して移動ができない状態で、僚船とともにまき網を揚網中であり、接近するフ号に対し、警告信号を行ったものの、なお、同船に避航の気配がなく、その後は、フ号の避航動作に期待するしかない状況にあったのであるから、光洋丸は原因とならない。

光洋丸の船長がフ号に運搬船を接航させて避航を促すなどの措置をとらなかったことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、法律が避航を促す根拠を警告信号に求めている以上、相当な因果関係があるとは認められない。しかしながら、早期にそうした措置をとっていれば、フ号が光洋丸船団に気付き、避航することが推定できるので、海難防止の観点から検討されるべき事項である。

一方、フ号が光洋丸船団の操業状況を視認できるようになったとき、同船団を避けていれば、本件は発生しなかったものと認められる。

したがって、C指定海難関係人が光洋丸船団を避けなかったことは、原因となる。

ところで、C指定海難関係人は、前方に光洋丸船団の光芒と映像を視認していながら、光洋丸船団を避けなかったことについて検討する。

C指定海難関係人は、光洋丸の約4海里に接近したとき、同船が甲板上のすべての灯火を点灯したうえで、船橋前部の投光器の点滅を開始し、そして、更に接近したとき、光洋丸及び僚船の作業灯や紅色回転灯等を点灯したスキフが光洋丸の周囲を航走していたが、このことに十分な配慮をしなかった。

このことは、C指定海難関係人が、まき網漁業の知識がなく、視認した時点で光洋丸船団の灯火をいか釣り漁船の灯火と思い込み、各灯火の間を航行するつもりでいたこと、レーダー映像の双眼鏡による確認等状況に応じた的確で十分な見張りを行わなかったことによるものであり、そして、これは、G社が、乗組員に対して、当直要領の順守について十分に指導せず、航行海域における漁船の操業形態や操業する漁船の避航に関する指導、啓蒙を十分に行わなかったことと、B指定海難関係人が、C指定海難関係人に対して、そうした指導、啓蒙が不十分で、当直要領の順守について十分な指導を行わなかったことによるものである。

そして、B指定海難関係人が、降橋するとき、操業する漁船群を前方に認めたときは、遠距離にあるうちにレーダーや双眼鏡を使用して十分な見張りを行い、早期に避航することなど、見張りや避航に関する具体的な注意を、その都度夜間命令簿に記載し、当直者は必ず確認するなどの指導を徹底していなかったことにもよる。

(海難の原因)

本件衝突は、夜間、沖ノ島北東方沖合において、関門海峡に向けて東行するフ号が、見張り不十分で、まき網による漁ろうに従事中の光洋丸を避けなかったことによって発生したものである。

なお、光洋丸において、多数の乗組員が行方不明となったのは、同乗組員が救命胴衣を着用していなかったことによるものである。

フ号の運航が適切でなかったのは、船長が、夜間、操業漁船が多い沖ノ島北東沖合を航行する際、同海域での航行経験の浅い二等航海士に対して、漁船の操業形態やその実態についての啓蒙や当直要領の順守についての指導を十分に行わず、漁船との衝突防止に関わる指導が不十分であったこと、降橋する際、当直中の三等航海士を通じて二等航海士に見張りや操業する漁船群の避航に関する具体的な事項を指示することが不十分であったこと、及び同航海士の見張

りが不十分であったことによるものである。

(受審人等の所為)

B 指定海難関係人が、二等航海士に昇格して日が浅いC 指定海難関係人に、当直を任せる際、航行海域における漁船の操業形態及びその実態についての啓蒙や当直要領の指導を行わず、夜間、操業する漁船群に遭遇したときは、これらに接近しないように予定針路から大きく外すことをためらわずに行うことなど、漁船との衝突防止に関わる指導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。

B 指定海難関係人に対しては、海難審判法第4条第3項の規定により勧告する。

C 指定海難関係人が、夜間、福岡県沖ノ島北東方沖合を関門海峡に向けて東行中、レーダーで前方に漂泊あるいは停止状態の漁船群の映像を認めた際、レーダーのレンジを適宜近距離に切り替えたうえ、双眼鏡を使用して、レーダー情報と目視が一致するかどうかの見張りを十分に行わなかったことは、本件発生の原因となる。

C 指定海難関係人に対しては、海難審判法第4条第3項の規定により勧告する。

A 受審人の所為は、本件発生の原因とならない。

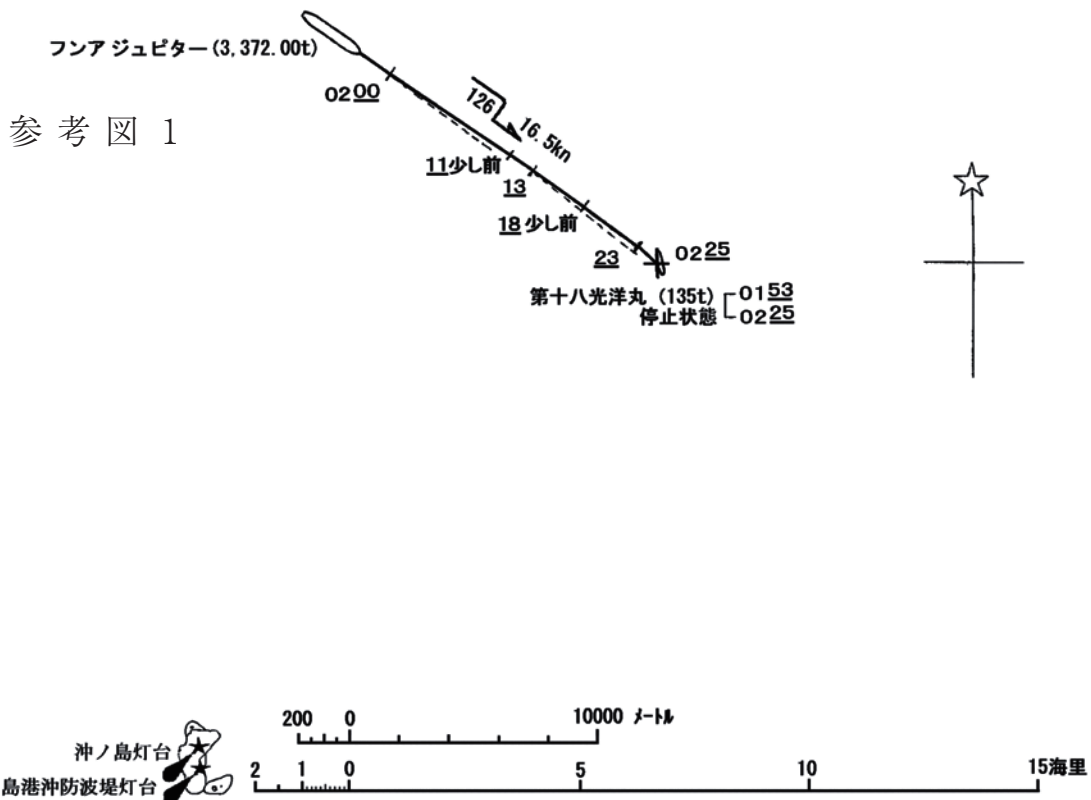
よって主文のとおり裁決する。

(参考) 原審裁決主文 平成16年12月17日門審言渡

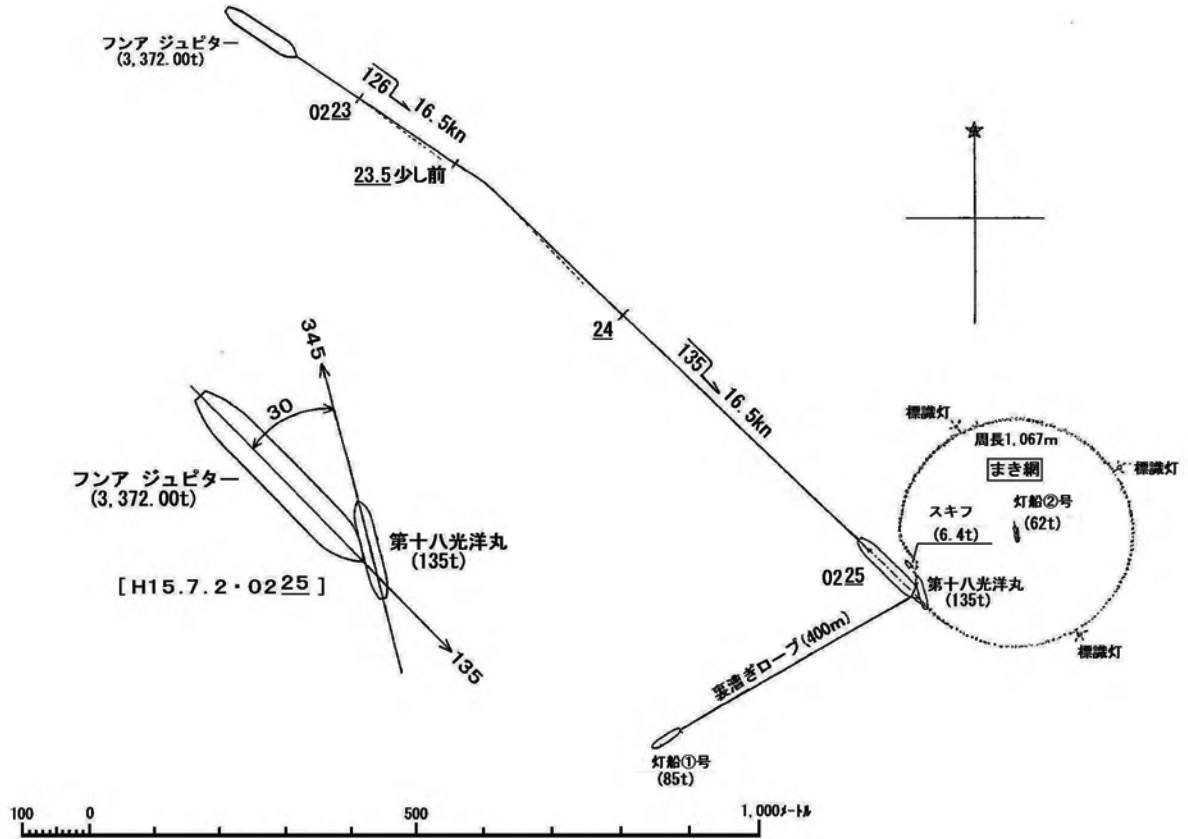
本件衝突は、フンア ジュピターが、見張り不十分で、停止状態でまき網による漁ろうに従事中の第十八光洋丸の船団を避けずに進行し、同船団の至近において、第十八光洋丸に向け転針したことによって発生したものである。

指定海難関係人Bに対して勧告する。

指定海難関係人Cに対して勧告する。

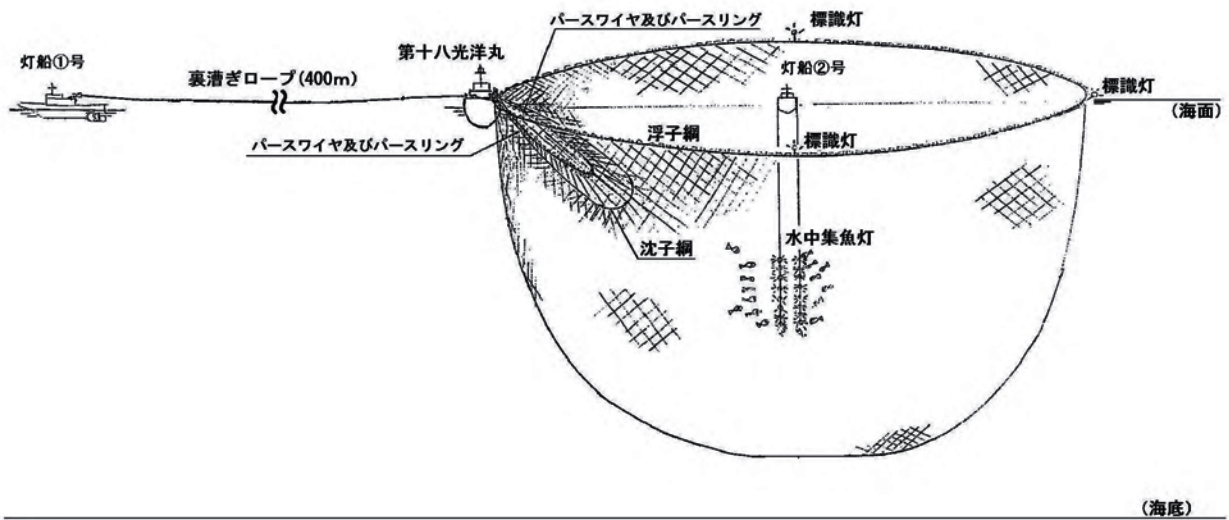


参考図 2

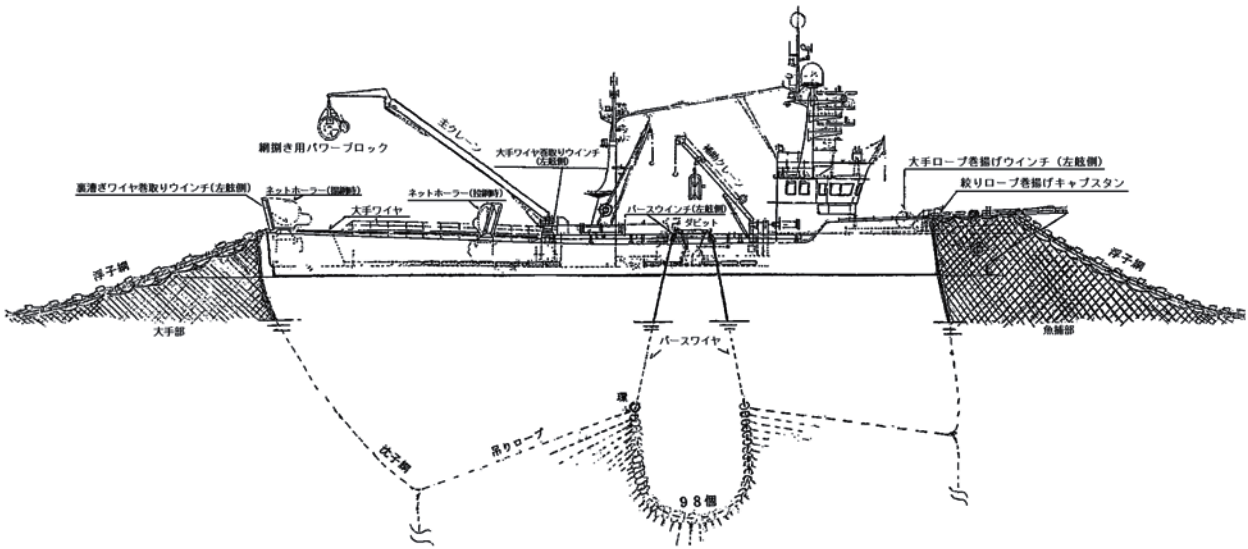


参考図 3

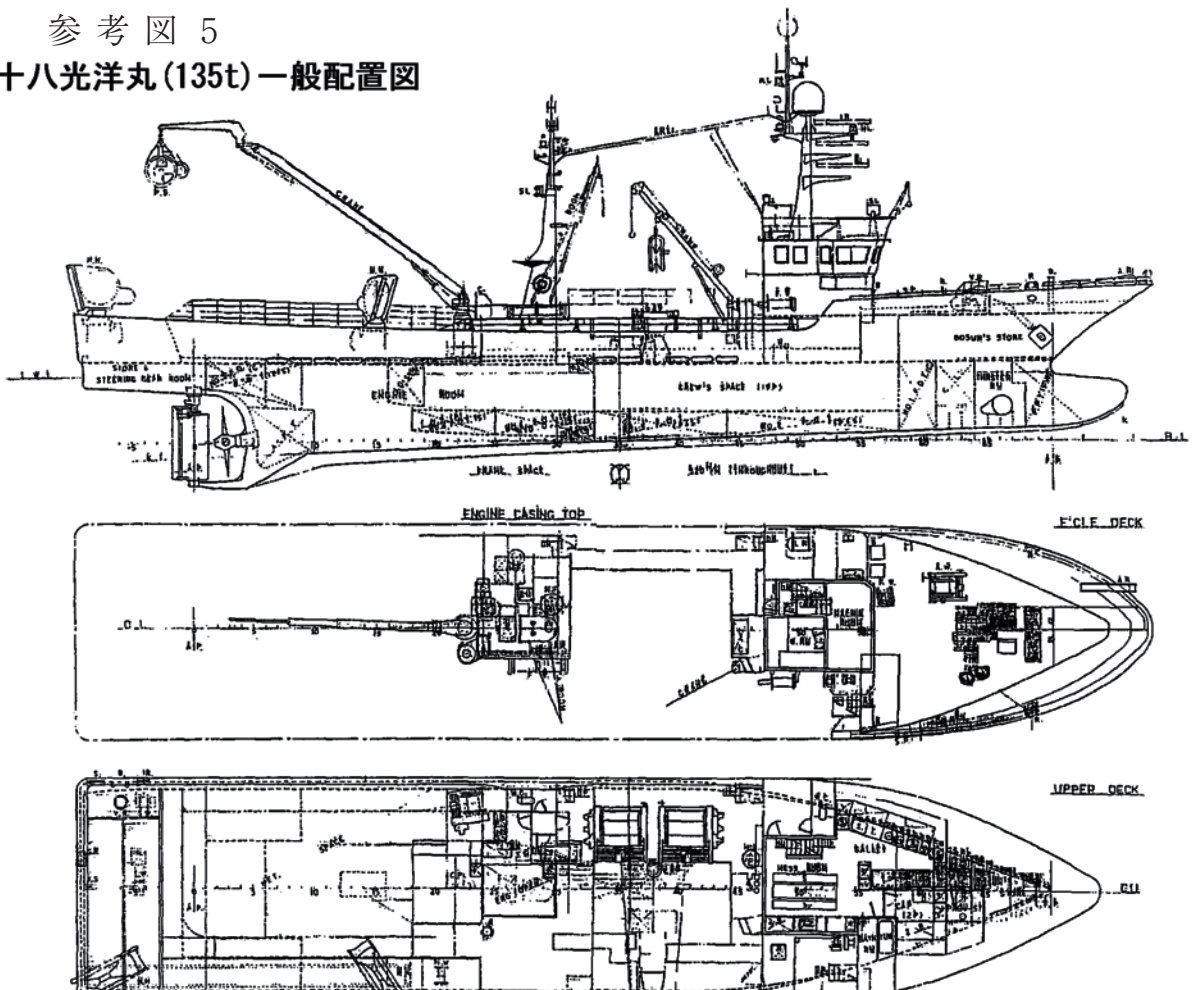
(パースワイヤ巻込み状況)



参考図 4
 (漁ろう機械の配置等及びパースワイヤ巻き込み状況)



参考図 5
 第十八光洋丸(135t)一般配置図



参考図 6
 フンア ジュピター(3,372.00t)一般配置図

