

平成 19 年第二審第 30 号

貨物船フェリーたかちほ漁船幸吉丸衝突事件

[原審・門司]

言 渡 年 月 日 平成 20 年 9 月 29 日
審 判 庁 高等海難審判庁（山田豊三郎，上中拓治，長浜義昭，吉川 進，佐野映一）
理 事 官 川俣従道
受 審 人 A
職 名 フェリーたかちほ船長
海 技 免 許 一級海技士（航海）
受 審 人 B
職 名 フェリーたかちほ三等航海士
海 技 免 許 二級海技士（航海）
指定海難関係人 C
職 名 D社運航管理者
補 佐 人 a, b, c
(いずれも受審人A及びB並びに指定海難関係人C選任)
受 審 人 E
職 名 幸吉丸船長
操 縦 免 許 小型船舶操縦士
補 佐 人 d, e, f
第二審請求者 補佐人 e
損 害 たかちほ・・・船首部外板の両舷に擦過傷
幸吉丸・・・船体中央部付近で分断，沈没
船長，甲板員及びカメラマンが脱水症，下肢凍傷等
原 因 たかちほ・・・見張り不十分，船員の常務（避航動作）不遵守(主因)
運行管理者・・・運航管理の不適切
幸吉丸・・・見張り不十分，警告信号不履行，船員の常務（衝突回避措
置）不遵守(一因)

主 文

本件衝突は，フェリーたかちほが，見張り不十分で，漂泊中の幸吉丸を避けなかったことによ
って発生したが，幸吉丸が，見張り不十分で，警告信号を行わず，衝突を避けるための措置をと
らなかったことも一因をなすものである。

運航管理者が，フェリーたかちほに対する運航管理を適切に行わなかったことは，本件発生の
原因となる。

受審人Bの二級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人Aを戒告する。

受審人E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19年2月9日09時54分

鹿児島県種子島南東方沖合

(北緯29度52分 東経131度27分)

2 船舶の要目等

(1) 要目

船種	船名	貨物船フェリーたかちほ	漁船幸吉丸
総トン数		3,891トン	9.1トン
全長		131.16メートル	
登録長			11.88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		9,929キロワット	368キロワット

(2) 設備及び性能等

ア フェリーたかちほ

フェリーたかちほ（以下「たかちほ」という。）は、平成元年11月に進水し、可変ピッチプロペラ、バウスラスタ及びスタビライザーを装備した全通二層甲板の中央船橋型鋼製貨物船で、上甲板の上には、船首部に船首楼が、船体中央部から船尾部へかけて端艇甲板がそれぞれ設けられ、船首楼後端と端艇甲板前端との間が前部暴露甲板となっており、端艇甲板上の前部に最上層を操舵室とした4層の船橋楼が設置され、船首端から操舵室前面までの水平距離が約67メートルであった。同船は、荷役設備として、前部暴露甲板の右舷側中央部にジブクレーンを、左舷船首部及び左舷船尾部に車両乗降用ランプドアをそれぞれ備え、同クレーンを使用するほか、ロールオン・ロールオフによる荷役が可能であった。

操舵室には、前部の中央に操舵スタンド、その左舷側に機関制御コンソール、同スタンドの右舷側にARPA付き1号レーダー、その右舷側にARPA付きではない2号レーダーがそれぞれ備えられていたほか、同室左舷後部に海図台が設置され、同台上にGPS受信機が装備されていた。

操舵室からの見通し状況は、前部暴露甲板右舷側のクレーンポストによるわずかな死角があるものの、同死角は同室内を左右に移動することによって解消され、そのほかに前方の視界の妨げとなる構造物はなく、また、同室両舷に設けられたウイングに出ることによって周囲の見張りが可能であった。

船体の塗色は、外板については水線下が赤色、水線上の下半分が青色及び上半分が白色で、船橋楼周りの外壁も白色であった。

海上試運転成績書（船体部）によれば、主機回転数毎分520翼角26.8度で最大出力時の前進速力が22.6ノット、舵角35度のときの最大縦距及び同横距は、右旋回時が519メートル及び678メートル、左旋回時が573メートル及び639メートルで、初速22.6ノットにおける最短停止距離及び同停止時間が614メートル及び1分32秒であった。

イ 幸吉丸

幸吉丸は、平成元年2月に進水したFRP製漁船で、船体中央部船尾寄りに操舵室、その下方に船員室及び機関室がそれぞれ配置され、操舵室にはARPA付きレーダー、GPSプロッター、魚群探知機、方向探知機、船舶電話及び漁業用無線機などが備えられ、同レーダーのガードリングによる他船の接近警報を船内に知らせるため、非常ベルが同警報

と連動して鳴るように設備されていたほか、同船にはモーターホーンが装備されていた。

また、同船は、航行範囲が本邦の海岸から 100 海里以内の水域に限られ、最大搭載人員が旅客 0 人、船員 4 人、その他の乗船者 0 人の計 4 人となっており、従業制限が小型第 1 種で、救命設備として法定ではない小型船舶用膨張式救命いかだ（以下「救命いかだ」という。）を装備していたが、非常の際に同救命いかだとともに使用する小型船舶用極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置（以下「E P I R B」という。）及び小型船舶用レーダー・トランスポンダーは搭載していなかった。

船体の塗色は、外板については水線下が赤色、水線上が白色で、操舵室周りの外壁も白色であった。

3 たかちほの運航管理状況

D社は、旅客船 4 隻及び貨物船であるたかちほ 1 隻を所有して海上運送業及び内航海運業を営み、平成 18 年 10 月 1 日に施行された海上運送法及び内航海運業法の改正に基づき、輸送の安全を確保するため、同年 12 月 20 日それぞれの船種に応じた安全管理規程を定めるとともに、F本部に安全統括管理者、運航管理者及び副運航管理者を、G本社、支店 3 箇所に副運航管理者及び運航管理補助者を、H営業所に運航管理補助者をそれぞれ置き、各船の運航管理に当たっていた。

たかちほは、平成 11 年 1 月から I 社に裸傭船されて船員の配乗を受け、再び D 社に定期傭船され、主に京浜港東京区と沖縄県那覇港間の定期航路に就航していた。

4 たかちほの航海当直配置

たかちほの安全管理規程に基づく運航基準には、同船の船橋における通常航海当直配置として、0 時 4 時直を二等航海士及び甲板手 1 人、4 時 8 時直を一等航海士及び甲板手 1 人、8 時 0 時直を三等航海士及び甲板手 1 人とする、各直 2 人による 4 時間交替の 3 直制が定められていた。

5 幸吉丸にカメラマン J を同乗させるに至った経緯

平成 18 年 12 月ごろテレビ番組制作会社から幸吉丸が所属する漁業協同組合（以下「組合」という。）を通じ、同組合の理事でもある E 受審人に対し、まぐろはえ縄漁を題材としたテレビ番組作成のための取材の協力依頼があり、同人がこれを引き受け、出港予定の 2 月 8 日の 2 ないし 3 日前、撮影を請け負った会社の社員である J カメラマンを幸吉丸に乗船させることが決まった。

6 幸吉丸の操業方法等

幸吉丸の操業は、1 航海の期間が 7 ないし 8 日間で、びんちょうまぐろ、きはだまぐろ及びめばちまぐろを対象魚とし、先端に釣針の付いた枝縄を約 950 本結んだ幹縄に浮標、浮標灯及びラジオブイを取り付け、長さが約 40 キロメートルとなったはえ縄を、夜が明けてから約 3 時間かけて投入し、約 3 時間漂泊待機したのち、7 時間ないし 7 時間半かけて揚縄するもので、この操業形態を毎日繰り返すものであった。

7 気象及び海象

本件が発生した種子島南東方沖合は、平成 19 年 2 月 9 日 09 時の時点において、房総半島南東方沖合の低気圧から四国沖を経て九州南西方沖合まで西南西方向へ延びる停滞前線の南側に当たっており、南西風が強吹し、波浪の高い状況が続いていた。

8 事実の経過

たかちほは、A 及び B 両受審人ほか 11 人が乗り組み、コンテナ貨物及び車両等 756.96 トンを積載し、船首 3.55 メートル船尾 6.00 メートルの喫水をもって、平成 19 年 2 月 8 日 19 時 10

分那覇港を発し、京浜港東京区に向かった。

翌9日07時45分B受審人は、種子島灯台から188度（真方位、以下同じ。）66.8海里の地点で、昇橋して一等航海士と船橋当直を交替し、甲板手1人とともに同当直に就き、針路を045度に定め、機関回転数毎分495で翼角25.0度の航海全速力前進とし、折からの南西風と黒潮の流れに乗じ、23.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵によって進行した。

ところで、C指定海難関係人は、たかちほにおいて、乗組員がI社から、当直航海士の判断で当直甲板手を整備作業に就かせることができる旨の文書を受けていたこともあって、安全管理規程に基づく運航基準に定められた船橋の2人当直体制が遵守されず、状況によっては1人体制の船橋当直が行われていたが、運航管理者の職に就いてからの2年間に、たかちほを訪船したのが那覇入港時の2回と鹿児島での入渠時の1回のみで、定期的に訪船したり乗船指導したりして、乗組員に対し、安全管理規程の遵守徹底を図るなど、運航管理を適切に行わなかったため、この当直体制の実態を把握していなかった。

A受審人は、安全管理規程に基づく運航基準に、通常航海当直配置として船橋の2人当直体制が定められていることを承知していたが、I社から、当直航海士の判断で当直甲板手を整備作業に就かせることができる旨の文書を受けていたこともあって、同規程に定められた船橋の当直配置を遵守せず、当直航海士の判断により、相当直の甲板手を整備作業に就かせて船橋当直を1人体制とすることを容認していた。

こうして、08時15分ごろB受審人は、甲板手から整備作業に就く旨の報告を受け、安全管理規程に船橋の当直配置が2人体制と定められていることを承知していたが、船長から容認されていたことでもあり、そのころの視程が6ないし7海里あって、周囲に航行の支障となる船舶を認めなかったことから、同規程に定められた船橋の当直配置を遵守せずに、これを了承し、甲板手が降橋したのち、1人で船橋当直に従事して続航した。

A受審人は、船尾の甲板倉庫で整備作業に従事中、09時00分ごろ雨が降ってきたので様子を見るため昇橋したところ、視程が2ないし3海里となっているうえ、強い南西風により、海面に多数の白波が立っている状況下、B受審人が1人で船橋当直に従事しているのを知ったが、同人が経験もあって信頼できるので、同人1人の当直で大丈夫と思い、相当直の甲板手を船橋に呼び戻させ、安全管理規程に定められた2人当直体制として適切な見張りを確保するよう指示することなく、間もなく降橋した。

09時30分ごろB受審人は、雨が小降りになったものの、依然として同じような気象及び海象状態が続く中、肉眼では波間の小型船を見落とし易く、レーダーでも海面反射や雨等の影響で小型船の映像を識別し難い状況となっていたが、整備作業に従事させていた相当直の甲板手を船橋に呼び戻して見張りに就けるとともに、適切に調整したレーダーの使用及び双眼鏡を活用した目視による見張りを励行するなどして、視界や海面状態等に応じた適切な見張りを十分に行わなかった。そして、2号レーダーをスタンバイ状態としたままで、1台を遠距離レンジに、もう1台を短距離レンジにするなど、2台のレーダーを有効に活用せず、1号レーダーのみを作動させ、6海里レンジのオフセンターとして前方9海里までの範囲が映るようにし、海面反射や雨雲の映像が完全に消えるまでSTC及びFTCを効かせるとともに、利得を絞った状態として使用し、ときどき短距離レンジに切り換えてSTCやFTCをこまめに調整したり、船首輝線が小型漁船などの映像に重なって同映像を見落とすことのないよう、必要に応じて同輝線を消去したりするなど、レーダーを適切に使用することなく、6海里レンジとしたままの1号レーダーの画面を見ながら進行した。

09時51分B受審人は、種子島灯台から142度40.5海里の地点に達したとき、前示の状態で

使用していたレーダーでは幸吉丸を探知できなかったものの、正船首方 1.0 海里のところ幸吉丸を視認し得る状況で、同船が右舷側を見せたままほとんど移動しないことや船型などから漂泊中の漁船であることが分かり、その後同船に向かって衝突のおそれがある態勢で接近したが、しけ模様であったことから、小型漁船はいないものと思い、依然として前示の状態としたままの 1 号レーダーによる見張りに従事していて、適切に調整したレーダーの使用及び双眼鏡を活用した目視による見張りを励行するなど、視界や海面状態等に応じた適切な見張りを十分に行わなかったため、これに気付かず、幸吉丸を避けずそのまま続航した。

09 時 54 分たかちほは、種子島灯台から 141 度 40.3 海里の地点において、原針路、原速力のまま、その船首が幸吉丸の右舷中央部に直角に衝突した。

当時、天候は雨で風力 6 の南西風が吹き、風浪の波高が約 2 メートル、視程が 2 ないし 3 海里、気温が 18 度、海水温度が 21 ないし 22 度で、付近には北東へ流れる約 3 ノットの黒潮があった。

たかちほは、B 受審人が幸吉丸との衝突に気付かないまま航行を続け、翌 10 日 13 時 20 分京浜港に至り、18 時 10 分同港を発したのち、2 日後の 12 日 18 時 00 分ごろ那覇港に向けて航行中、C 指定海難関係人から本件発生日時ごろにおける自船の位置及び異常の有無についての確認の連絡を受け、那覇港入港後の 13 日早朝、岸壁から左舷船首部に数箇所の擦過傷を認めるに及んで、その旨を同指定海難関係人に報告し、海上保安庁への通報がなされ、その後の鑑定で自船の塗料と幸吉丸に付着した塗料とが一致したことにより、幸吉丸と衝突したことが判明した。

また、幸吉丸は、E 受審人及び義兄の甲板員 K が乗り組み、J カメラマンを乗船させ、まぐろはえ縄漁の目的で、船首 1.0 メートル船尾 1.2 メートルの喫水をもって、同年 2 月 8 日 08 時 30 分宮崎県細島港を発し、種子島南東方沖合 30 海里付近の漁場に向かった。

ところで、E 受審人は、幸吉丸に J カメラマンを乗船させるに当たって、同カメラマンが旅客又はその他の乗船者となるので、船舶安全法上の手続きが必要であることを知っていたが、組合の方で同手続きを行ってくれているものと思い込み、自らは同手続きを行わなかった。

こうして、翌 9 日 05 時 00 分 E 受審人は、前示漁場に至り、レーダーを 2 海里レンジとして、ガードリングを 1.5 海里と 1 海里に設定し、はえ縄を投入する海域が競合しないよう、近くの僚船と無線連絡をとって自分の操業海域を決めたのち、05 時 30 分投縄を開始して南下し、08 時 50 分長さ約 40 キロメートルのはえ縄の投入を終え、航海灯のほか黄色回転灯及び船尾作業灯を点灯したまま、機関を中立運転として船首を南東方に向け、種子島灯台から 188 度 66.8 海里の地点で漂泊を開始した。

E 受審人は、レーダーにガードリングを設定していたので、接近する船舶があれば、同リングによる接近警報で分かると思い、09 時 00 分ごろから船橋を無人として船員室で 3 人一緒に朝食を食べ始め、船首を南東方に向けたまま、折からの南西風と黒潮によって約 3 ノットの速力で北東方に圧流されながら漂泊を続けた。

E 受審人は、09 時 48 分種子島灯台から 141.5 度 40.3 海里の地点に達したとき、朝食を終えて船員室から操舵室に戻ったところ、雨で視程が 2 ないし 3 海里となっているうえ、強い南西風により、海面に多数の白波が立っている状況となっているのを認めたものの、周囲を見回して視界内に船舶を見かけず、レーダーにガードリングを設定していたので、接近する船舶があれば、同リングによる接近警報で分かると思い、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りを行うことなく、作業日誌の記載に取りかかることとした。

このときE受審人は、折から雨雲のレーダー映像がガードリングにかかって接近警報が鳴ったことから、再び接近する雨雲の映像に反応して同警報が鳴らないよう、レーダー画面上の雨雲の映像が完全に消えるまでF T C及びS T Cを効かせるとともに利得を絞ったところ、船舶の映像も消えてしまってレーダーで探知できない状況となったが、そのことに気付かなかった。そして、09時49分半船首が135度を向いていたとき、たかちほが右舷正横1.5海里に接近し、レーダーに設定されたガードリングに同船の映像が達する状況となったが、レーダーの調整が不適切で、同船を探知できず、同リングによる接近警報が作動しなかったため、この状況に気付かないまま、正座して前屈みの姿勢で床に置いた作業日誌に操業模様などを記載しながら漂泊を続けた。

E受審人は、09時51分衝突地点のわずか南西方の地点に達し、船首を135度に向けていたとき、右舷正横1海里のところなたかちほを視認し得る状況で、その後同船が自船に向かって衝突のおそれがある態勢で接近したが、先ほど周囲を見回して視界内に他船を見かけず、雨雲の映像が完全に消えるまでF T Cなどを効かせたものの、接近する船舶があれば、ガードリングによる接近警報で分かると思っており、作業日誌の記載に従事していて、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りを行わなかったため、これに気付かず、警告信号を行うことも、機関を使用して移動するなどの衝突を避けるための措置をとることもなく漂泊を続けた。

幸吉丸は、やがてE受審人が作業日誌を書き終え、GPSのプロッター画面を見ながら圧流速度を確かめていたところ、船首を135度に向けたまま、前示のとおり衝突した。

E受審人は、衝突の衝撃により顔を上げたところ、船尾を見せて北東方へ遠ざかるたかちほの船体を認め、同船と衝突したことを知ったものの、その船名等は確認できず、同船の船体塗色が青色であるという印象を持った。

一方、船員室で休息していたK甲板員及びJカメラマンは、衝撃を感じると同時に室内への浸水を認め、その直後にE受審人から他船と衝突したことを知らされ、カメラ等の機材を取り出す間もなく、甲板上に上がり、両名とも遠ざかるたかちほの船体を認めたものの、その船名等は確認できず、Jカメラマンが同船の船体塗色について、上部が白色で下部が水色であるという印象を持った。

幸吉丸は、衝突と同時に船体が中央部付近で前後に分断され、瞬く間に機関室等に浸水して船内電源を喪失したため、計器類の画面表示が消えるとともに、無線電話等が使用不能となり、僚船等との連絡手段を失い、船体後部にE受審人ほか2名が残された状態となった。

そして、E受審人ほか2名は、間もなく同受審人が機関室囲壁の左舷側に積み付けていた救命いかだを海上に展張したので、全員これに移乗して漂流を始めた。

これに先立ち、K甲板員は、救命いかだに移乗する直前、船内に搭載していた漁具用のラジオブイのスイッチを入れ、無線電話の緊急信号ボタンを押したものの、船内電源を喪失したため、同信号は発信されず、また、ラジオブイの使用周波数は、各船ごとに異なり、他船がこれを発見するためには同周波数を知る必要があった。

同月10日13時00分ごろ組合は、僚船から幸吉丸と連絡がとれない旨の通報を受け、関係先に問い合わせるなど安否の確認に当たり、油津漁業無線局を通じて呼び出しを行ったものの、幸吉丸からの応答がないことから、14時30分ごろ海上保安庁にその旨を連絡し、同船の捜索が開始された。

その後、幸吉丸のラジオブイの使用周波数を知った僚船が、同周波数を頼りに捜索し、同ラジオブイの電波を受信したことから、同月11日06時00分ごろラジオブイとともにえ縄の

一部が絡まった幸吉丸の船体後部を発見したのに続き、翌 12 日 10 時 20 分海上保安庁のヘリコプターが漂流中の幸吉丸の救命いかだを発見し、幸吉丸乗組員等 3 人は 12 時 00 分ごろ巡視船によって救助された。

衝突の結果、たかちほは、船首部外板の両舷に擦過傷を生じたのみであったが、幸吉丸は、船体中央部付近で前後に分断されて、のちいずれも沈没し、E 受審人、K 甲板員及び J カメラマンが、救命いかだで漂流し、それぞれ脱水症及び下肢凍傷等を負った。

本件後、C 指定海難関係人は、直ちに社内で事故原因を調査して再発防止策を協議し、I 社に安全運航の確保策を講じさせるとともに、沖縄への本部直轄の運航管理室の新設による運航管理体制の強化、乗組員に対する安全教育の徹底、航海当直の基本原則及び航海当直心得の作成と周知、たかちほへの定期的な訪船による航海当直体制の確認及び航行の安全に関する指導、安全管理規程の周知及び遵守徹底、並びに内部監査の計画的な実施など、運航管理の強化・充実を図った。

(航法の適用)

本件は、鹿児島県種子島南東方沖合において、北東進中のたかちほと漂泊中の幸吉丸とが衝突したもので、衝突地点が港則法及び海上交通安全法の適用海域外であることから、一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）によって律することとなる。

本件当時の気象は、雨で視程が 2 ないし 3 海里の状況であったが、両船は、その大きさ及び接近状況から、衝突回避動作をとるために必要な時間的、距離的余裕のある時期に、互いにそれぞれを視認できたものと認められ、予防法第 19 条の視界制限状態における船舶の航法を適用するのは相当でない。また、幸吉丸は、まぐろはえ縄漁に従事していたものの、投入を終えた同縄から離れて漂泊中であり、中立運転としていた機関を直ちに使用して移動可能であったことから、船舶の操縦性能を制限する漁具を用いて漁ろうをしている船舶とは認められず、同法第 18 条の各種船舶間の航法を適用するのも相当でない。その他、予防法には、両船の航法に関する規定がないので、同法第 38 条及び第 39 条の船員の常務によって律するのが相当である。

(本件発生に至る事由)

1 たかちほ

- (1) C 指定海難関係人が、たかちほの乗組員に対し、安全管理規程の遵守徹底を図るなど、同船の運航管理を適切に行わなかったこと
- (2) A 受審人が、安全管理規程を遵守せずに、当直航海士の判断による船橋の 1 人当直体制を容認していたこと
- (3) A 受審人が、雨で視程が 2 ないし 3 海里となっているうえ、強い南西風で海面には多数の白波が立っている状況下、B 受審人が 1 人で当直をしているのを知った際、同人が経験もあって信頼できるので、同人 1 人の当直で大丈夫と思い、同受審人に対し、相当直の甲板手を船橋に呼び戻させ、安全管理規程に定められた 2 人当直体制として適切な見張りを確保するよう指示しなかったこと
- (4) B 受審人が、1 台を長距離レンジ、他の 1 台を短距離レンジとするなど、2 台のレーダーを有効に活用しなかったばかりか、1 号レーダーを 6 海里レンジとしたままで、ときどき短距離レンジに切り換えて S T C や F T C をこまめに調整したり、必要に応じて船首輝線を消去したりするなど、レーダーを適切に使用しなかったこと
- (5) B 受審人が、しけ模様であったことから、小型漁船はいないものと思い、整備作業に従事

させていた相当直の甲板手を船橋に呼び戻して見張りに就けなかったばかりか、適切に調整したレーダーの使用及び双眼鏡を活用した目視による見張りを励行するなど、視界や海面状態等に応じた適切な見張りを十分に行わなかったこと

(6) 漂流中の幸吉丸を避けなかったこと

2 幸吉丸

(1) レーダーの調整が不適切で、ガードリングによる接近警報が作動しなかったこと

(2) 操舵室に戻った際、周囲を見回して視界内に船舶を見かけず、雨雲の映像が完全に消えるまでF T Cなどを効かせたものの、レーダーにガードリングを設定したので、接近する他船があれば、同リングによる接近警報で分かると思い、その後作業日誌の記載に従事し、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りを行わなかったこと

(3) 警告信号を行わなかったこと

(4) 衝突を避けるための措置をとらなかったこと

(原因の考察)

本件は、種子島南東方沖合を北東進中のたかちほが、安全管理規程に定められた船橋の2人当直体制を遵守し、視界や海面状態等に応じた適切な見張りを十分に行っていたら、前路で漂流中の幸吉丸に気付き、同船を避けることにより、その発生を防止することができたものと認められる。

船橋の当直体制については、船員法の航海当直基準において、「甲板部の当直を行う職員は、単独で見張りを行ってはならない。ただし、船舶の状況、気象、視界及び船舶交通の輻輳の状況、航海上の危険のおそれ、分離通行方式等について十分に考慮して、航海の安全に支障がないと考えられ、かつ船舶の状況が変化した場合に必要なに応じ補助者を直ちに船橋へ呼び出すことができる場合は、この限りでない。」と定められているとおり、状況が許せば1人当直でもよい旨の緩和規定があるが、これは最低限の基準を定めたものであり、一方、たかちほの安全管理規程の基準は、より安全に配慮して常時2人当直体制とするよう定め、運輸局の認可を得たものであるから、同基準を遵守すべきであったのは言うまでもなく、しかも、当時は、雨で視程が2ないし3海里となっているうえ、強い南西風で海面には多数の白波が立っており、肉眼では波間の小型船を見落とし易く、レーダーでも雨や海面反射等の影響で小型船の映像を識別し難い状況となっていたのであるから、航海当直基準の緩和規定が適用できる状況ではなく、2人当直とすべきであった。

また、レーダーの使用に当たっては、2台のレーダーを有効に活用するとともに、レーダーの特性、性能及び探知能力の限界、並びに海象、気象その他の干渉原因が及ぼす影響などを考慮し、適切なレンジへの切り換え、S T C、F T C及び利得のこまめな調整、必要に応じた船首輝線の消去など、当該レーダーを適切に使用しなければならないが、適切に使用しても小型船舶等を探知することができない場合があることに留意しなければならない。

したがって、C指定海難関係人が、たかちほの乗組員に対し、安全管理規程の遵守徹底を図るなど、同船の運航管理を適切に行わなかったこと、A受審人が、安全管理規程を遵守せずに、当直航海士の判断による1人当直を容認していたばかりか、当時、雨で視程が2ないし3海里となっていたうえ、強い南西風で海面には多数の白波が立っている状況下、B受審人が1人で当直しているのを知った際、同人が経験もあって信頼できるので、同人1人の当直で大丈夫と思い、同人に対し、相当直の甲板手を船橋に呼び戻させ、安全管理規程に定められた2人当直体制として適切な見張りを確保するよう指示しなかったこと、並びにB受審人が、しげ模様であったことから

ら、小型漁船はいないものと思ひ、相当直の甲板手を船橋に呼び戻して見張りに就けなかつたばかりか、適切に調整したレーダーの使用及び双眼鏡を活用した目視による見張りを励行するなど、視界や海面状態等に応じた適切な見張りを十分に行わず、前路で漂泊中の幸吉丸を避けなかつたことは、いずれも本件発生の原因となる。

一方、幸吉丸が、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りを十分に行っていたれば、自船に向かって衝突のおそれがある態勢で接近するたかちほに気付く、警告信号を行って同船に避航を促し、それでもたかちほに避航の気配がなければ機関を使用して衝突を避けるための措置をとることにより、本件の発生を回避できたものと認められる。

したがって、E受審人が、操舵室に戻った際、周囲を見回して視界内に船舶を見かけず、雨雲の映像が完全に消えるまでF T Cなどを効かせたものの、レーダーにガードリングを設定していたので、接近する他船があれば、同リングによる接近警報で分かると思ひ、作業日誌の記載に従事し、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りを行わず、たかちほに対して警告信号を行うことも、機関を使用して移動するなどの衝突を避けるための措置もとらなかつたことは、本件発生の原因となる。

レーダーのガードリングによる接近警報が作動しなかつたのは、E受審人が、接近する雨雲の映像が消えるまでF T Cを効かせたうえ、海面反射が映らないようS T Cを効かせるとともに、利得を絞ったことにより、たかちほの映像も消えてしまったことによるものと認められる。レーダーの使用については、その特性及び性能並びに雨や海面反射等の影響により他船を探知することができない場合があることを考慮し、レンジを適切に切り換えるとともに、S T C、F T C及び利得をこまめに調整し、当該レーダーを適切に用いるよう努めなければならない。

なお、Jカメラマンを同乗させるに当たって、船舶安全法上の必要な手続きを行わなかつたことは、本件発生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、このことは、法令遵守及び安全運航確保の観点からは是正されるべき事項である。

また、幸吉丸の捜索救助活動が早期に開始されなかつたのは、たかちほの船橋当直者が幸吉丸への衝突に気付かなかつたことと、衝突により幸吉丸の機関室等が瞬時に浸水し、船内電源を喪失したため、無線電話等が使用不能となったことによるものである。

そして、幸吉丸は衝突後間もなく水没状態となっており、同船乗組員等が救命いかだに移乗することができていなければ、当時の気象及び海象模様からして、同船乗組員等が生存救助されることはなかつた可能性があり、法律上の搭載義務はなかつたものの、幸吉丸に救命いかだが搭載されていたことは、サバイバル対策として極めて有効な措置であつたと認められる。なお、幸吉丸と同じような操業形態の漁船においては、救命いかだを搭載するのであれば、E P I R Bも装備することが望ましい。

(主張に対する判断)

1 たかちほ側補佐人の主張

「たかちほの安全管理規程には2人当直体制が定められていて例外規定はないが、現場の運用で、昼間の時間帯において、船長及び当直航海士の状況判断により1人当直が行われていたものである。一方、船員法の航海当直基準には、状況により単独での見張りを許容するただし書きの緩和規定がある。このように、安全管理規程の基準が法令(船員法の航海当直基準)よりも厳しい定めをしている場合に、同規程違反について、運航管理者に責任を問うのは不合理である。」旨の主張について

この点については、原因の考察で述べたとおりであり、法令に緩和規定があるが、当時の気

象・海象状況から、緩和できる状況ではなく、航海当直基準又は安全管理規程の基準のいずれによっても2人当直とすべきであったものである。

したがって、同補佐人の主張は採ることができない。

2 幸吉丸側補佐人の主張

- (1) 「明らかに波とは異なる衝撃を感じたのであれば、後方を確認すべきである。」旨の主張について

この主張はもっともな意見である。船橋当直者は、波とは異なる衝撃を感じたのであれば、それがかすかな衝撃であったとしても、何による衝撃であったのか、後方の海面を目視し、浮遊物等の有無を確認すべきである。そして、その衝撃の対象が、小型船舶であれば、人命及び船舶の救助に必要な手段を尽くさなければならぬのは当然であるし、漂流物若しくは沈没物であって、船舶の航行に危険を及ぼすおそれのあるものであれば、その旨を付近にある船舶及び海上保安機関その他の関係機関に通報しなければならないのである。

B受審人は、供述により、今までの波の衝撃とは異なった、うねりに乗ったような感じを受けたが、船舶への衝突による衝撃とは感じられなかったことから、後方の海面を確認しないまま続航したものと認められる。したがって、本件に関しては同補佐人の主張を採らないが、一般論として、たかちほほどの大型船が、航行中にそれまでの波の衝撃とは異なる衝撃、あるいは違和感のようなものを感じたのであれば、小型船舶、流木、大型海洋生物、その他の漂流物など、何らかの物体に接触した可能性があるのであるから、その物体の有無、及びその物体が船舶の航行に危険を及ぼすおそれのあるものであるかどうかを確認すべきである。

- (2) 「雨雲の中のたかちほは誰が見ても見えないのだから予見可能性はない。したがって、E受審人に見張り不十分はない。」旨の主張について

E受審人の、「衝撃を受けて顔を上げたら、左舷側に青い壁が見え、その後、相手船が船尾を見せながら北東方へ遠ざかっていくのが見えた。上半分が白で下半分が青の船尾を見た。船名は憶えていない。

当時の天候は小雨で、視程は2ないし3海里であった。」旨の、K甲板員の、「衝突直後、船員室から操舵室に上がったとき、相手船の船尾が見えた。当時の天候は小雨で、視程は1.5ないし3海里であった。」旨の、Jカメラマンの、「救命いかだへ移乗して直ぐに遠ざかる相手船の船尾が見えた。船名らしき文字は見えたが、判読するには至らなかった。船体上部が白で、下部が水色であった。相手船は自分たちを救助することなく真っ直ぐ走り去っていった。相手船が見えなくなるまで見ていた。5分以上は相手船を見続けていたと思う。別に見通しが悪いという感じではなかった。」旨の、及びB受審人の、「09時から09時半位までが雨が一番強く、09時30分ごろからしとしと雨になったが視程は2海里ぐらいであった。当時の天候でも注意していれば1海里程度の距離で相手船を視認できたと思う。」旨の各供述を総合勘案すると、衝突したとき、幸吉丸の周囲が豪雨となって視界が極端に悪化した状況とはなっておらず、また、たかちほが豪雨の中において周囲から視認できない状況で、その豪雨とともに幸吉丸に向かって接近し、衝突に至ったものとは認められない。

よって同補佐人の主張は、採ることができない。

- (3) 「レーダーの接近警報が鳴らなかったのは、レーダーの調整が不適切であったのか、性能に問題があったのか、のいずれであったのかが究明されなければならない。この究明がなされなければ、E受審人に責任は問えない。」旨の主張について

E受審人の、「朝食後、操舵室に戻って周囲の視界内に他船がないことを目視で確かめたのち、海面反射や西方から接近してくる雨雲に反応して接近警報が鳴るのを避けるため、

S T CやF T Cを効かせた。これにより、相手船が1.5海里に接近しても映像を探知できず、接近警報が鳴らなかったと思う。」旨の、及びE受審人の、「このレーダーは本件発生の前2年前に購入したもので、これまで調子が悪くて映らないようなことはなかった。本件発生の数分前にレーダーを調整していたとき、雨雲がガードリングにかかって接近警報が鳴ったので、雨雲による同警報が鳴らないよう、雨雲の映像が完全に消えるまでF T Cや利得などを調整した。」旨の各供述を勘案すれば、たかちほの接近時にガードリングによる接近警報が鳴らなかったのは、レーダー性能の不具合によるものではなく、レーダー調整が不適切であったことによるものと認められる。

よって同補佐人の主張は、採ることができない。

(海難の原因)

本件衝突は、雨で視程が2ないし3海里となっているうえ、強い南西風により、海面に多数の白波が立っている種子島南東方沖合において、北東進中のたかちほが、見張り不十分で、漂泊中の幸吉丸を避けなかったことによって発生したが、幸吉丸が、見張り不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

たかちほの運航が適切でなかったのは、船長が、安全管理規程を遵守せずに、当直航海士の判断による1人当直を容認していたばかりか、当時の気象・海象下、当直航海士が1人で当直に従事しているのを知った際、同航海士に対し、相当直の甲板手を船橋に呼び戻させ、同規程に定められた2人当直体制として適切な見張りを確保するよう指示しなかったことと、当直航海士が、雨が降り始めて視界が悪化した際、整備作業に従事させていた相当直の甲板手を船橋に呼び戻して見張りに就けなかったばかりか、適切に調整したレーダーの使用及び双眼鏡を活用した目視による見張りを励行するなど、視界や海面状態等に応じた適切な見張りを十分に行わなかったことによるものである。

運航管理者が、たかちほの乗組員に対して安全管理規程の遵守徹底を図るなど、同船の運航管理を適切に行わなかったことは、本件発生の原因となる。

(受審人等の所為)

B受審人は、雨で視程が2ないし3海里となっているうえ、強い南西風により、海面に多数の白波が立っている種子島南東方沖合を北東進する場合、肉眼では波間の小型船を見落とし易く、レーダーでも雨や海面反射等の影響で小型船の映像を識別し難い状況となっていたのであるから、接近する他船を見落とさないよう、整備作業に従事させていた相当直の甲板手を船橋に呼び戻して見張りに就けるとともに、適切に調整したレーダーの使用及び双眼鏡を活用した目視による見張りを励行するなど、視界や海面状態等に応じた適切な見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、しげ模様であったことから、小型漁船はいないものと思い、視界や海面状態等に応じた適切な見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、前路で漂泊中の幸吉丸に気付かず、同船を避けずまま進行して衝突を招き、たかちほの両舷船首部外板に擦過傷を生じさせ、幸吉丸の船体を中央部付近で分断して沈没させたほか、E受審人、K甲板員及びJカメラマンに救命いかだでの長時間の漂流を余儀なくさせ、各人に脱水症及び下肢凍傷等を負わせるに至った。

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二級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

A受審人は、種子島南東方沖合で昇橋し、雨で視程が2ないし3海里となっているうえ、強い

南西風により、海面に多数の白波が立っている状況下、B受審人が1人で船橋当直に従事しているのを知った場合、波間の小型船などを見落とすことのないよう、同受審人に対し、相当直の甲板手を船橋に呼び戻させ、安全管理規程に定められた2人当直体制として適切な見張りを確保するよう指示すべき注意義務があった。しかるに、A受審人は、前示の気象及び海象状況下でも、B受審人が経験もあって信頼できるので、同人1人の当直で大丈夫と思い、安全管理規程に定められた2人当直体制として適切な見張りを確保するよう指示しなかった職務上の過失により、同受審人が見張り不十分となって幸吉丸との衝突を招き、前示の損傷及び負傷等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受審人は、種子島南東方沖合において、雨で視程が2ないし3海里となっているうえ、強い南西風により、海面に多数の白波が立っている状況下、まぐろはえ縄の投入を終えて揚縄にかかるまでの間、機関を中立運転として漂泊する場合、接近する他船を見落とさないよう、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りを行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、操舵室に戻った際、周囲を見回して視界内に船舶を見かけず、雨雲の映像が完全に消えるまでF T Cなどを効かせたものの、レーダーにガードリングを設定したので、接近する船舶があれば、同リングによる接近警報で分かると思い、その後作業日誌の記載に従事し、常時適切な見張りを行わなかった職務上の過失により、右舷正横方から自船に向かって接近するたかちほに気付かず、機関を使用して移動するなど、衝突を避けるための措置をとらないまま漂泊を続けて同船との衝突を招き、前示の損傷及び負傷等を生じさせるに至った。

以上のE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。

C指定海難関係人が、たかちほの乗組員に対して安全管理規程の遵守徹底を図るなど、同船の運航管理を適切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、本件後、I社に安全運航の確保策を講じさせるとともに、沖縄への本部直轄の運航管理室の新設による運航管理体制の強化、乗組員に対する安全教育の徹底、航海当直の基本原則及び航海当直心得の作成と周知、たかちほへの定期的な訪船による航海当直体制の確認及び航行の安全に関する指導、安全管理規程の周知及び遵守徹底、並びに内部監査の計画的な実施など、運航管理の強化・充実を図った点に徴し、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19年12月4日門審言渡

本件衝突は、フェリーたかちほが、見張り不十分で、漂泊中の幸吉丸を避けなかったことによって発生したが、幸吉丸が、見張り不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

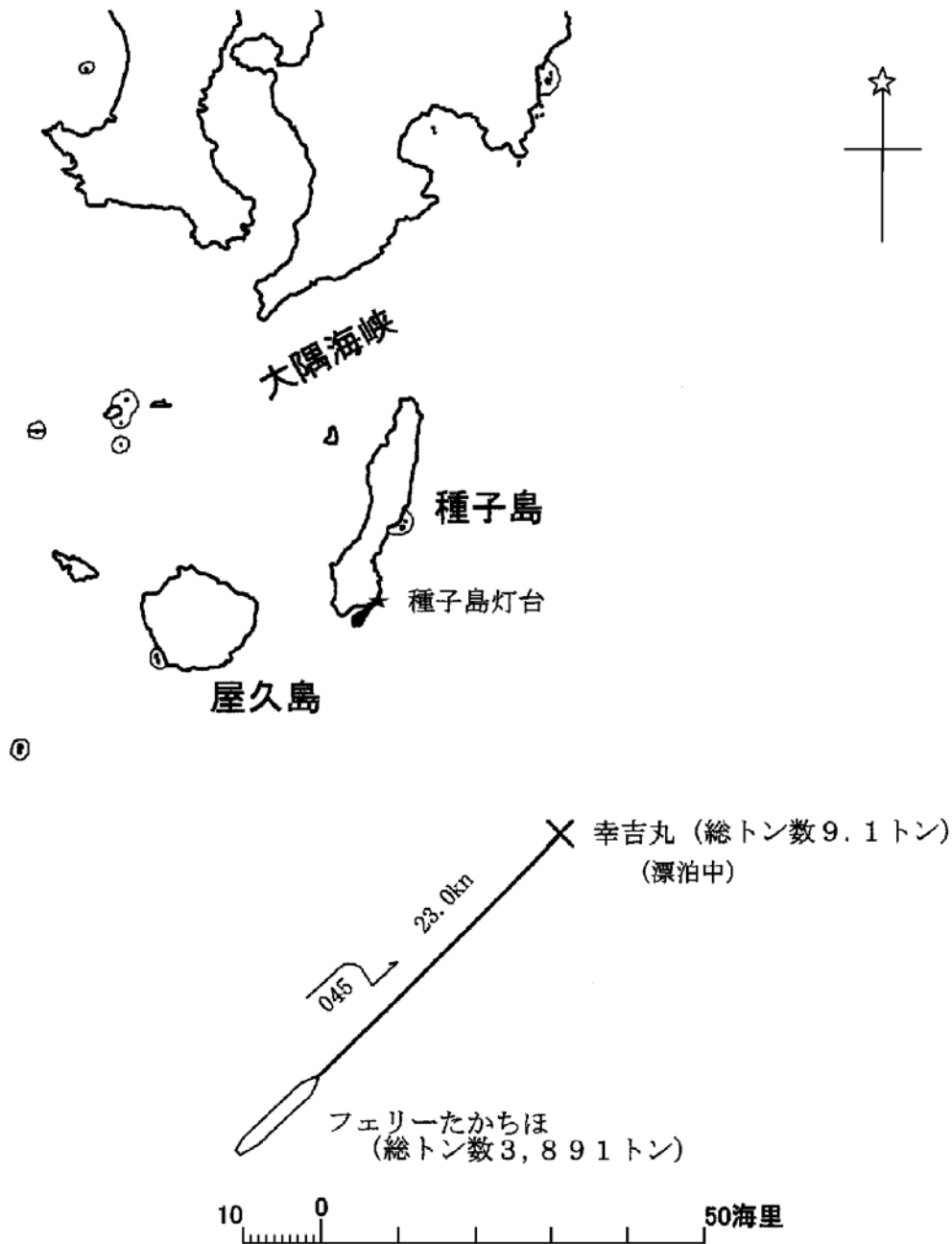
運航管理者が、フェリーたかちほ乗組員に対し、安全管理規程の遵守を徹底していなかったことは、本件発生の原因となる。

なお、幸吉丸の搜索救助活動が早期に開始されなかったのは、フェリーたかちほの船橋当直者が衝突したことに気付かなかったことと、衝突により幸吉丸の機関室等が瞬時に浸水し、船内電源を喪失したため、無線電話等の使用が不能となったこととによるものである。

受審人Bの二級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人Aを戒告する。
受審人Eを戒告する。

参考図 (1)



参考図 (2)

