

平成 18 年横審第 90 号

漁船第三新生丸貨物船ジム アジア衝突事件

言 渡 年 月 日 平成 19 年 3 月 23 日

審 判 庁 横浜地方海難審判庁（米原健一，伊東由人，村松雅史）

理 事 官 西田克史

指定海難関係人 A 社

代 表 者 取締役 B

業 種 名 漁業

補 佐 人 a, b, c, d, e

指定海難関係人 C

職 名 ジム アジア船長

指定海難関係人 D

職 名 ジム アジア二等航海士

補 佐 人 f, g, h, i（いずれも指定海難関係人 C 及び同 D 選任）

損 害 第三新生丸・・・右舷船首ブルワークに欠損，右舷側外板の張出し甲板用擦れ金に破断，右舷側バルジ下部外板に欠損，船首マスト，レーダーマスト上部に曲損，右舷側外板に多数の擦過痕，のち転覆
乗組員 7 人が溺死，甲板員 1 人が右肩腱板損傷，頸椎捻挫等

ジム アジア・・・左舷外板に多数の擦過痕

原 因 第三新生丸・・・横切り船の航法（避航動作）不遵守（主因）

ジム アジア・・・警告信号不履行，横切り船の航法（協力動作）不遵守（一因）

主 文

本件衝突は，第三新生丸が，前路を左方に横切るジム アジアの進路を避けなかったことによって発生したが，ジム アジアが，警告信号を行わず，衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

第三新生丸の多数の乗組員が死亡したのは，衝突後，第三新生丸が，右回頭しながら進行するジム アジアに強く押されて左舷側に急激に大傾斜し，ジム アジアの船尾付近で復原力を喪失して一瞬のうちに転覆し，乗組員が脱出する時機を失したことによるものである。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

平成 17 年 9 月 28 日 02 時 33 分

北海道納沙布岬南東方沖合

（北緯 43 度 03.1 分 東経 146 度 04.0 分）

2 船舶の要目等

（1）要 目

| | | | |
|--------|----|-----------|-------------|
| 船種 | 船名 | 漁船第三新生丸 | 貨物船ジム アジア |
| 総トン数 | | 19トン | 41,507トン |
| 全長 | | | 253.70メートル |
| 登録長 | | 18.00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 | | | 28,350キロワット |
| 漁船法馬力数 | | 190 | |

(2) 設備及び性能等

ア 第三新生丸

第三新生丸（以下「新生丸」という。）は、昭和63年4月に進水した船首楼及び船橋楼付きのFRP製漁船で、北海道花咲港を基地として、毎年4月から8月まではさけます流し網漁業に、8月から翌年1月まではさんま棒受け網漁業などに従事していた。

船体は、平成15年バルバスバウが延長されて登録長が0.15メートル、全長が約1.5メートルそれぞれ長くなっていて、船底外板が赤色に塗装され、他が白色に塗装されていた。

上甲板は、前部甲板に魚倉及びソナー室へのハッチが、中央部に船橋楼がそれぞれ配置され、後部甲板がさけます流し網漁業に従事する際には網置場として、さんま棒受け網漁業に従事する際には発電機が設置されて発電機室として使用されていた。

船橋楼は、下部には機関室とその後方に賄室兼食堂が配置され、上部には前部が船橋で、その後方に煙突や通風筒などが設置されており、船橋上方の甲板にレーダーマストを備え、EPIRB（非常用位置指示無線標識装置、以下「イパーブ」という。）や通信衛星を利用してGPSで得た船位、針路、速力のほか漁獲量などを所属する漁業協同組合などに送信する漁船位置監視システムのアルゴスVMS送信機などが備え付けられていた。

船橋は、前部が操舵室で、後部中央が無線室になっていて無線室の両側にはベッドが配置され、右舷側のベッドを船長Eが使用し、同船長が船員室のベッドで寝ることはなく、左舷側のベッドが物置となっており、船橋後部左右両端に上甲板との出入口があった。

操舵室は、前部中央に操舵スタンドが、その右舷側にジャイロコンパスが、左舷側にソナーが、操舵スタンドの上方が棚になっていて棚の上の中央にレーダーが、その左舷側に機関遠隔操縦装置が、左舷側壁に集魚灯スイッチが、前面窓の上部中央にサテライトコンパスレピーター及び舵角指示器が、その少し下方の前面窓と窓の間にジャイロコンパスレピーターが、同室後部に魚群探知機、無線電話及びサテライトコンパスがそれぞれ設置されていた。また、レーダー、サテライトコンパスレピーター、ジャイロコンパスレピーターなどがいずれも左舷方に向けた状態で設置されており、船橋当直者は左舷側壁寄りに置いた踏台状の腰掛に腰を掛けた姿勢で、遠隔操舵装置を使用し、見張りや操船を行っていた。

上甲板下は、船首側から順に第1魚倉、第2魚倉、第3魚倉及び第4魚倉が配置され、船橋楼の真下が機関室に、その後方が船員室に、船尾部が操舵機室及び第3燃料油槽にそれぞれなっていた。

船員室は、船首尾方向の長さ約4.3メートル幅約3.9メートル、天井の高さは高い場所が約1.2メートルで、船首側中央の天井に縦約0.60メートル横約0.65メートルの開

口部（以下「中央開口部」という。）があり、同開口部下の船首側の壁に垂直階段が設置されて上部の賄室兼食堂への出入口となっており、同階段の左右両側の船首側にベッドが各2台ずつ配置されていた。また、船首側のベッドと幅約0.65メートルの通路を隔てた船尾側にはその中央部にテレビ台が設置され、同台の左右両側に船首側と対するようにはベッドが各2台ずつ配置されて船員室には合計8台のベッドが備えられており、甲板長Fが垂直階段右舷脇ベッドを、甲板員Gが船尾側左舷端ベッドをそれぞれ使用し、船首側左舷端ベッドは救命胴衣などを保管する場所となっていた。

船員室のベッドは、いずれも長さ約1.8メートル幅約0.6メートル、ベッド上面から天井までの高さ約0.6メートルで、隣接するベッドとベッド間には天井までの仕切り壁があつて各ベッドが個室となっており、船首側の垂直階段左右両脇の内側ベッド各1台はベッドの同階段側に出入口があり、他のベッドは通路側に出入口があつた。

船員室の脱出経路は、中央開口部から賄室兼食堂を経て上甲板に出る経路と船首側左舷端ベッド天井の、縦約0.6メートル横約0.6メートルの開口部（以下「左舷端開口部」という。）から賄室兼食堂の左舷後方の上甲板上に直接上がる経路とがあり、中央開口部が平素、船員室の出入口として使用され、左舷端開口部が非常用脱出口となっていたが、左舷端開口部にはいつしかベニヤ板が敷かれてその上が米などを保管する仮設の食料庫として使用されるようになり、脱出経路として利用できない状況となっていた。

速力は、航海速力が機関を回転数毎分375として満載時が約10.5ノット、空倉時が約12.5ノットであつた。

夜間の航海中に表示する灯火は、船首楼の前部マストのマスト灯、船橋上部左右両舷端の各舷灯、船橋楼後端の後部マストの船尾灯であつたが、さんま棒受け網漁業の期間には同漁業に必要な照明設備が上甲板上に多数設置されて船尾灯などが他船から見えないおそれがあつたので、法定の灯火に加え、船橋屋根左舷側の投光器及び後部甲板に吊った傘付き作業灯（以下「投光器等」という。）のいずれも500ワットの灯火を点けていた。

イ ジム アジア

ジム アジア（以下「ジ号」という。）は、1996年6月にドイツ連邦共和国キールで建造され、船首楼を有する船尾船橋型のコンテナ船で、船首端から193.5メートル後方にハウスを備え、その前方には第1から第6までのコンテナ船倉を、後方には第7のコンテナ船倉をそれぞれ配し、各船倉や甲板上に20フィートコンテナ3,834個を積載することができ、イスラエル国ハイファ、イタリア共和国ベニスなど地中海東部の諸港、中華人民共和国香港、大韓民国釜山などアジアの諸港、カナダバンクーバー及びアメリカ合衆国シアトルなど北アメリカ西岸の諸港を約2箇月半で回る定期航路に就航していた。

ハウスは、上から順にコンパス甲板、航海船橋甲板、F甲板、E甲板、D甲板、C甲板、B甲板、A甲板及び主甲板の、9層の甲板から成り、航海船橋甲板に船橋が、F甲板の右舷前部に船長の居室が配置され、主甲板の下が機関室となっていた。

船橋は、船底から高さ40.45メートルの航海船橋甲板前部の、船体中心線から右舷側壁までが9メートル同中心線から左舷側壁までが5メートルの右舷側に寄った位置に設置され、右舷側の前面中央部が2.5メートル前方に張り出して台形状になっており、台形状になった部分（以下「操船ステーション」という。）の前面には機関モニターを中央にして右舷側にジャイロコンパスレピーター、ARPA（衝突予防援助装置、以下「アルパ」という。）付きレーダー、AIS（船舶自動識別装置）、及びECDIS（電

子海図情報表示装置，以下「エクディス」という。)が，機関モニターの左舷側に別のアルパ付きレーダー，国際VHF無線電話及び海図台が，操船ステーションの中央部に機関コントロール装置がそれぞれ設置され，同装置の左右両側に背もたれ及び肘掛付きのいす各1個が置かれていた。また，船橋左舷側の船体中心線上で前面から後方3メートルのところに操舵スタンドが設置されていた。

コンテナは，ハウス前方の甲板上に3段ないし7段，同後方の甲板上に7段，船倉に4段ないし7段それぞれ積むようになっており，コンテナを甲板上に満載した場合の船橋中央から船首方の視界の状況は，船首端から前方約450メートルの範囲がコンテナによって死角が生じる状況であった。

操縦性能は，航海速力が約20ノットで，海上試運転成績書によれば，船首尾とも10.8メートルの等喫水で速力21.5ノットのときに実施した旋回試験では，最大縦距，同横距及び同旋回径が右旋回時860メートル，820メートル及び810メートルで，左旋回時850メートル，785メートル及び740メートルとなり，90度旋回するには右旋回時1分30秒，左旋回時1分29秒を要し，機関を全速力前進にかけて21.2ノットの速力で進行中，全速力後進をかけると，船体が停止するまでに3,976メートル進出し，11分22秒を要した。

夜間の航海中に表示する灯火は，船首楼の前部マストのマスト灯，B甲板の左右両舷張出し部先端の各舷灯，コンパス甲板中央のレーダーマストのマスト灯，船尾端の船尾マストの船尾灯のほか，漁船などが接近したときには自船の存在と大きさを明確に知らせるために点灯する，ハウス前方及び後方のハッチコーミング左右両舷に設置した各舷16個のハッチコーミングライトがあった。

3 関係人の経歴等

(1) 指定海難関係人A社

指定海難関係人A社(以下「A社」という。)は，さけます流し網漁業やさんま棒受け網漁業などの漁業のほか海産物の加工や販売などを行うことを目的として平成13年5月に設立され，本件当時は新生丸1隻を所有し，同船の修理，漁具の管理，燃料の購入などにE船長があたり，同船船員室は中央開口部及び左舷端開口部の2箇所が脱出口になっていたものの，非常用脱出口である左舷端開口部を閉鎖し，2系統の脱出経路を確保しないまま同船を運航していた。

(2) 指定海難関係人C

C指定海難関係人は，1978年外航貨物船に初めて甲板員として乗り組み，1988年及び1989年に航海士としての教育を受けて1990年航海士となり，貨物船やコンテナ船に乗り組んだのち，2003年3月船長の免許を取得して2004年9月初めて船長職を執り，その後船長として貨物船に乗り組んで北海道沖合などの日本沿岸も航行し，ジ号には2005年8月10日ハイファ港で乗船した。

(3) 指定海難関係人D

D指定海難関係人は，海員学校を卒業後，見習い航海士として初めて船舶に乗り組み，1989年三等航海士となり，その後外航貨物船の二等航海士及び一等航海士を務めてヨーロッパや日本を含むアジアの諸港に入港した経験を有し，ジ号には2005年3月19日シアトル港で二等航海士として乗り組み，00時から04時及び12時から16時までの航海当直や海図の管理などの業務に従事していた。

4 新生丸の漁場及び花咲港と漁場間の水域の状況

新生丸が本件当時行っていたさんま棒受け網漁業は、東経 155 度以西のロシア連邦が主張する 200 海里水域内で行うもので、同水域内で操業する漁船は「日本船の洋上チェックポイント（以下「CP」という。）通過手続に関する規定」にしたがって、必要な無線連絡を行うとともに、同水域への入域時及び出域時に必ず CP の中心点付近を通過することを義務付けられていたことから、多数の漁船がほぼ同じ時刻に北海道の水揚港となる花咲港や厚岸港と CP とを結ぶ線上に縦長の集団となって航行することがたびたびあった。

また、花咲港及び厚岸港と CP 間の納沙布岬沖合から襟裳岬沖合にかけての水域は、好漁場で、各種の漁業がほぼ周年行われており、漁具が設置されているとともに、港と漁場とを行き来する漁船や操業中の漁船が存在するほか、日本や大韓民国などの諸港と北アメリカ西岸の諸港間に就航する大型コンテナ船など多数の船舶の通航路となっており、航行する大型コンテナ船などの船舶と、港と漁場とを行き来する漁船とが互いに進路を横切り著しく接近するおそれが生じることが多い水域であった。

5 新生丸の航海当直

E 船長は、さけます流し網漁の際には花咲港と漁場間の距離が長かったので、F 甲板長のほか甲板員も単独 2 時間交替で船橋当直に入れており、さんま棒受け網漁の際には同距離が短かったので、自らと同甲板長の 2 人が交替で船橋当直に入るよう計画を立てていた。

F 甲板長は、さんま棒受け網漁の際には航海中のほとんどを操舵室において E 船長の補佐や船橋当直にあたっており、本件当時も漁場を発進して操業の後片付けを終えたあと、操舵室に赴き、E 船長の補佐及び船橋当直にあっていた。

船橋当直は、専ら操舵室左舷側壁寄りに置いた踏台状の腰掛に腰を掛け、遠隔操舵装置を使って操舵と見張りにあたるもので、同腰掛に腰を掛けると右舷正横から後方が死角になっているほか、前方の甲板上に多くの集魚灯が設置されていることなどから前方の見通しを妨げられることがあり、死角を補うために同腰掛から立ち上がり同室を移動して見張りを行う必要があった。

6 ジ号の運航形態

ジ号は、船舶の安全航行及び海洋汚染防止を図る国際安全管理規則（ISMコード）にしたがって管理・運航され、船内には安全運航に必要な各種手引書やチェックリストが整備され、船長や航海士はそれら手引書などの内容を承知していた。

(1) 船長の業務

船長は、安全管理マニュアルにしたがって船橋標準指図書を掲示するとともに、同指図書の補足として船長標準指図書や、夜間における安全航海及び船長に報告しなければならない状況についての特別な事項を含む追加指示を記載した夜間命令簿を船橋当直航海士に示し、同航海士がこれらに基づいて船橋当直を安全かつ適正に実施するよう、図らなければならない義務があった。

船橋標準指図書は、船長及び船橋当直航海士の職務、航海計画表作成時の考慮事項などが記載されていたほか、船橋当直航海士が船橋掲示物を参照して自船の停止距離や旋回径を認識しておかねばならないことも記載されていた。

C 指定海難関係人の船長標準指図書は、船橋当直の一般的注意事項についてのほか、他船との最接近距離が 1 海里以内となったとき、船舶交通の輻輳（ふくそう）する水域または漁船群と 5 海里に接近したときなど、船橋当直航海士が船長に報告しなければならない場合の条件などが記載されていた。

C 指定海難関係人は、シアトルから釜山への航海についての夜間命令簿をシアトル出港

時に作成し、その後気象に関する注意事項については記載内容を変更することがあったが、漁船に遭遇した際の対応については船長標準指図書などに記載されていたうえ、漁船に遭遇する水域が北海道沖合ばかりでなく、また、中華人民共和国の沿岸では北海道沖合以上に漁船が輻輳する水域があつて、北海道沖合が漁船の輻輳する特異な水域でないと判断していたので、本件当時北海道沖合でジ号と多数のさんま漁船とが互いに進路を横切り著しく接近するおそれがあつたものの、同沖合に達する前に同記載内容を変更することはなかつた。

(2) 船橋当直及び見張り

C指定海難関係人は、船橋当直を、D指定海難関係人が00時から04時まで及び12時から16時までを、一等航海士が04時から08時まで及び16時から20時までを、三等航海士が08時から12時まで及び20時から24時までをそれぞれ行う4時間3直制とし、各直の航海士に甲板手1人を付けて補佐を行わせていた。

船橋当直中の航海士の職務は、安全管理マニュアル内にある船橋当直手順書などに記載され、大洋航海中の時刻改正については三等航海士が行っており、本件当時は、27日23時00分に三等航海士が船内時刻を1時間戻して日本標準時とし、同航海士がさらに1時間船橋当直にあたり、28日00時00分にD指定海難関係人と交替していた。

船橋当直中の甲板手は、当直航海士が操船ステーションで見張りにあたるので、主に操舵室左舷側で見張りにあたるほか、1時間ごとに居住区や機関室の巡視を行っていた。

(3) 針路の選定

ジ号のシアトルから北海道沖合に至る航海は、気象情報提供会社が気象海象に応じて選定した最適な針路を検討後採用して実施されるもので、同会社から提供されたウエイポイントを基にして航海計画表を作成したり、同ポイントをエクディスやGPSに入力したりして太平洋横断の針路を選定していた。

7 本件発生に至る経緯

新生丸は、E船長及びF甲板長ほか6人が乗り組み、さんま棒受け網漁の目的で、船首1.5メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、平成17年9月27日07時00分花咲港を発し、納沙布岬南東方沖合70海里の漁場に向かい、13時00分目的の漁場に至って操業を行い、さんま約13トンを漁獲して操業を終え、21時00分北緯42度28分東経147度08分の地点を発進して帰途に就いた。

E船長は、法定の灯火を表示したうえ、投光器等の明かりを点け、新生丸と同様の灯火を表示した僚船とともに北太平洋を北西進し、翌28日00時35分F甲板長に船橋当直を引き継ぎ、無線室右舷側のベッドで休息した。

F甲板長は、左舷船首方をH丸が、同後方をI丸及びJ丸が同航する状況下、専ら操舵室左舷側壁寄りに置いた腰掛に腰を掛けて見張りにあたり、02時00分北緯43度00.2分東経146度10.7分の地点で、針路を300度（真方位、以下同じ。）に定めて自動操舵とし、機関を全速力前進にかけて10.3ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

02時23分F甲板長は、北緯43度02.2分東経146度06.1分の地点に達したとき、右舷船首84.5度2.9海里のところにジ号の白、白、紅3灯及びハッチコーミングライトを視認でき、その後同船の方位に明確な変化がなく、前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近したが、同船の進路を避けることなく続航した。

新生丸は、同じ針路及び速力で進行中、02時33分北緯43度03.1分東経146度04.0分（納沙布岬灯台から152度22.9海里）の地点において、その右舷船首部が、ジ号の左舷船首

部に後方から 25 度の角度で衝突した。

当時、天候は曇で風力 3 の南東風が吹き、視界は良好であった。

また、ジ号は、C 及び D 両指定海難関係人ほか 18 人が乗り組み、旅客 1 人を乗せ、コンテナ 23,372 トンを積載し、船首 10.00 メートル船尾 10.46 メートルの喫水をもって、同年 9 月 18 日 12 時 18 分（現地時間）シアトル港を発し、釜山港に向かった。

C 指定海難関係人は、北太平洋を西行し、越えて 27 日 23 時 40 分色丹島沖合を航行中、いつものように船橋でのチェックを行っていたとき、間もなく納沙布岬南東方沖合に差し掛かり、花咲港とさんま漁場とを行き来する漁船と、互いに進路を横切り著しく接近するおそれがあったが、船橋当直航海士に対し、船長標準指図書や夜間命令簿に記載した接近する他船への対応など船橋当直についての注意事項を遵守し、そのことを申し継ぐよう指示を徹底することなく、同チェックを終え、夜間命令簿を船橋に置いて降橋し、自室に戻って休息した。

D 指定海難関係人は、28 日 00 時 00 分色丹島の約 17 海里東方沖合で、航行中の動力船の灯火を表示していることを確認したのち三等航海士と交替し、甲板手 K とともに船橋当直に就き、2 台のレーダーのうち 1 台を 12 海里レンジとし、船首方が 17 海里まで表示できるようオフセンターとして使用し、他の 1 台をスタンバイとしたまま、船橋左右両舷のウイングに続く各扉のうち、右舷側を開けて見張りにあたり、色丹島沖合を経て津軽海峡に向けて南西進した。

D 指定海難関係人は、02 時 00 分北緯 43 度 09.7 分東経 146 度 15.6 分の地点で、針路を 230 度に定めて自動操舵とし、機関を全速力前進にかけて 19.7 ノットの速力で進行した。

定針したあと、D 指定海難関係人は、K 甲板手を定時の船内巡視のため降橋させ、その後専ら操船ステーションで単独の当直にあたった。

02 時 10 分 D 指定海難関係人は、北緯 43 度 07.6 分東経 146 度 12.2 分の地点に達したとき、左舷船首方 8 海里付近に明るい灯火を点け連なって航行する複数の漁船を初めて認め、その中の左舷船首 29 度 7.0 海里のところへ新生丸が存在し、ベクトル表示を 6 分としたアルパ情報や灯火などの状況から、それらの漁船が 300 度前後の針路及び 10 ノットないし 12 ノットの速力で進行していることを知り、船舶が輻輳する水域に 5 海里まで接近する状況となったが、船長標準指図書を遵守して C 指定海難関係人に報告せず、所持していた携帯式の無線装置を使用し、船内巡視中の K 甲板手を呼び戻して 2 人当直体制にもしないまま、自船の存在と大きさを知らせるため、全てのハッチコーミングライトを点けて続航した。

02 時 23 分 D 指定海難関係人は、北緯 43 度 04.9 分東経 146 度 07.7 分の地点に至り、新生丸が左舷船首 25.5 度 2.9 海里となり、その後同船の方位に明確な変化がなく、前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近したが、警告信号を行わず、02 時 28 分北緯 43 度 03.8 分東経 146 度 06.0 分の地点に差し掛かり、同船が左舷 20 度 1.3 海里に接近したとき、舵輪のところに移動して自動操舵のまま 242 度に針路を転じ、再び操船ステーションに戻り見張りにあたって進行した。

D 指定海難関係人は、新生丸が避航の気配を見せないままさらに接近したが、衝突を避けるための協力動作をとることなく、02 時 30 分 K 甲板手が船橋に戻ったところで、同甲板手に操舵を手動に切り替えさせ、持ち運び式信号灯を同船に向けて何回も点滅したのち、操船信号を行わないまま、02 時 32 分少し前同船が左舷船首 29 度 470 メートルとなったとき、自船の操縦性能を考慮しないで右舵 10 度を、続いて同 30 度を命じて回頭を始めたものの、左舷ウイングに出て、新生丸が通過して十分に遠ざかるまで右転の効果を慎重に確かめること

なく、操船ステーションで当直を継続中、ジ号は、ほぼ同じ速力で、船首が 275 度に向いたとき、前示のとおり衝突した。

8 衝突後の経緯と結果

(1) 新生丸

新生丸は、衝突直後ジ号の船首外板により、自船の船首部に左舷下向きの力が加えられて左舷方に傾いたのちほぼ水平に戻り、衝突の反動及びジ号の船首部で生じた波の影響などによって船首を左方に振りながら一旦同船から離れたものの、右回頭を続ける同船のキックによって再び同船の左舷外板に衝突し、同外板を擦過しながら船尾方に至ってその船尾湾曲部に入り込み、同船のキック及び船尾外板の形状によって新生丸の船体上部が左舷方に強く押されて急激に大傾斜し、ジ号の船尾端を航過した直後、02 時 34 分ころ復原力を喪失し、船首が 288 度に向いた状態で一瞬のうちに左舷側に転覆した。

新生丸は、イパーブから遭難信号が発信されず、L 漁業協同組合からの無線連絡にも応答することなく、予定時刻を過ぎても花咲港に帰航しなかったところ、05 時 45 分ころ北緯 43 度 02.5 分東経 146 度 02.4 分の地点において、船首を 120 度に向け、船底を海面上に出して転覆しているところをさんま漁船に発見され、その後、海上保安庁の巡視船や僚船などによって乗組員の捜索が開始された。

その結果、転覆した新生丸の船内において、同日 12 時 23 分ころ船員室に閉じ込められていた G 甲板員が発見されて救助されたが、右肩腱板損傷、頸椎捻挫などを負った。また、E 船長及び F 甲板長が操舵室内で、船員室で休息していた乗組員のうち、機関長 M、甲板員 N 及び同 O が発電機室で、同 P 及び同 Q が賄室兼食堂でそれぞれ遺体となって発見され、その後溺死と検案された。

(2) ジ号

ジ号は、D 指定海難関係人が、新生丸と衝突のおそれがある態勢で著しく接近したと認識していたものの、左舷ウイングに出て、新生丸が通過して十分に遠ざかるまで右転の効果を慎重に確かめず、また、イパーブの遭難信号を受信しなかったことから、新生丸と衝突し、同船が転覆したことを知ることができないまま、約 300 度まで回頭して左舵をとり、西北西方に向首して H 丸の右舷側を追い越し、その後同船の前方を左転しながら左方に横切って南西進し、衝突を回避したことに確信を持ってないで航海日誌に実際と異なる船位を記載し、C 指定海難関係人に新生丸に著しく接近したことや予定針路線から大きく離れたことなどを報告せずに次直の一等航海士と交替し、C 指定海難関係人が新生丸との衝突及び同船が転覆したことを認識しないまま、航行を続けて津軽海峡を經由し、翌 29 日 05 時 48 分釜山港に入港して着岸中、海上保安庁の要請を受けて訪船した大韓民国海洋警察庁により、左舷側外板に残っていた擦過痕などの調査を受けた。

(3) 船体の損傷

ア 新生丸

新生丸は、転覆したまま花咲港に引き付けられたのち、上架されて損傷状況が調査され、その結果、右舷船首ブルワークが幅 0.4 メートル長さ 1.5 メートルにわたり欠損、右舷側外板の張出し甲板用擦れ金が破断、右舷側バルジ下部外板の白色及び赤色塗り分け部が欠損、船首マストが左舷後方に大きく曲損、レーダーマスト上部が左舷正横方に約 40 度の角度で曲損、右舷側外板に多数の擦過痕などを生じた。

イ ジ号

ジ号は、船首楼ブルワーク先端から約 21 メートル後方でバウスラスターマーク下方

のところを起点とする長さ約 34 メートルの白色擦過痕，同約 22 メートル後方でバウスタスターマーク上方のところを起点とする長さ約 2 メートルの白色擦過痕，同約 28 メートル後方のところを起点とする長さ約 6.5 メートルの白色擦過痕，同約 42 メートル後方のところを起点とする長さ約 25.5 メートルの白色擦過痕，同約 67.5 メートル後方のところを起点とする長さ約 1 メートルで上方が白色で下方が白色と赤色とが混在した平行の 2 条の擦過痕，同約 178 メートル後方のところを起点とする長さ約 7 メートルの白色擦過痕，同約 205 メートルを起点とし船尾端から約 2 メートルのところまでの長さ約 47 メートルの白色擦過痕，同約 217.5 メートル後方のところを起点とし船尾端から約 5.5 メートルのところまでの長さ約 31 メートルの赤色の擦過痕が左舷側外板にそれぞれ生じた。

(航法の適用)

本件は，夜間，納沙布岬南東方沖合の，日本の領海外約 5 海里のところにおいて，漁場から花咲港に向けて北西進中の新生丸と，津軽海峡に向けて南西進中のジ号とが衝突したもので，以下適用される航法について検討する。

1972 年の海上における衝突の予防のための国際規則（以下「国際海上衝突予防規則」という。）は，2 隻の動力船が互いに進路を横切り衝突のおそれがあるとき，他の動力船を右舷側に見る動力船は，当該他の動力船の進路を避けなければならない，また，当該他の動力船は，その針路及び速力を保たなければならないとの横切り船の航法を定めている。

衝突のおそれがある見合い関係とは，具体的な当事者が実際に衝突の危険を認めた関係を意味するものではなく，注意深い船長が注意していたとすれば衝突の危険があるものと認めることができる関係を指すものとされており，見合い関係が生じる時期は，両船の大きさ，操縦性能，気象海象の状況，海域や船舶交通の輻輳状況等によって変化するものである。

新生丸は，02 時 00 分から衝突まで針路及び速力が一定で航行していたものと認められ，一方ジ号は，02 時 00 分から衝突 5 分前までは針路及び速力が一定で航行し，衝突 5 分前に 12 度右転し，衝突約 1 分前に大きく右転したものとそれぞれ認められる。

両船間の距離が 2.9 海里となった衝突 10 分前からジ号が 12 度右転するまでの 5 分間，互いに相手船の船橋を見る方位の変化は，1 分間に 1.1 度であり，ジ号が 12 度右転したあとの方位の変化もほぼ同様であるが，船舶は，接近してくる他の船舶のコンパス方位に明確な変化が認められない場合には，これと衝突するおそれがあると判断しなければならない，接近してくる他の船舶のコンパス方位に明確な変化が認められる場合においても，大型船舶もしくは曳航作業に従事する船舶に接近し，または近距離で他の船舶に接近するときはこれと衝突するおそれがあることを考慮しなければならない。ジ号が全長 250 メートルを超える大型船舶であり，かつ，約 20 ノットで航行する高速船であること，同船の操縦性能及び当時夜間であったことなどを考慮すると，衝突のおそれがあったものと判断するのが相当であると認められる。

また，衝突の 10 分前両船の船間距離 2.9 海里のときに衝突のおそれがある見合い関係が成立したとするのは，避航船である新生丸にとってはその大きさや操縦性能から容易に避航措置をとることができる十分な時間的及び両船間の距離的余裕があるものの，保持船である大型船舶ジ号の最短停止距離及びその所要時間，旋回径及びその所要時間を考慮すると，最小限の時間的及び距離的余裕というべきもので，新生丸のマスト灯の視認距離が 3 海里，舷灯の視認距離が 2 海里であるが，D 指定海難関係人がアルパ付きレーダーによって新生丸の動静を把握していたので，見合い関係が成立したものと認められる。

以上により、本件は、国際海上衝突予防規則第 15 条によって律することとなる。

(本件発生に至る事由)

1 新生丸

- (1) A社が、船員室は中央開口部及び左舷端開口部の 2 箇所が脱出口となっていたものの、非常用脱出口である左舷端開口部を閉鎖し、2 系統の脱出経路を確保していなかったこと
- (2) 航行中の動力船の灯火に加え、投光器等を点けていたこと
- (3) ジ号の進路を避けなかったこと
- (4) 右回頭しながら進行するジ号に強く押されて左舷側に急激に大傾斜し、ジ号の船尾付近で復原力を喪失し、衝突の約 1 分後に一瞬のうちに転覆したこと
- (5) イパーブから遭難信号が発信されなかったこと

2 ジ号

- (1) C 指定海難関係人が、船橋当直航海士に対し、船長標準指図書や夜間命令簿に記載された船橋当直についての注意事項を遵守するよう指示を徹底しなかったこと
- (2) D 指定海難関係人が、携帯式の無線装置を使用して船内巡視中の甲板手を呼び戻し、2 人当直体制をとっていなかったこと
- (3) D 指定海難関係人が、警告信号を行わなかったこと
- (4) D 指定海難関係人が、操船信号を行わなかったこと
- (5) D 指定海難関係人が、衝突の 5 分前に針路を 12 度右転したこと
- (6) D 指定海難関係人が、衝突を避けるための協力動作をとらなかったこと
- (7) D 指定海難関係人が、自船の操縦性能を考慮しないまま、衝突直前に大舵角をとって右転したこと
- (8) D 指定海難関係人が、新生丸が通過して十分に遠ざかるまで右転の効果を慎重に確かめなかったこと
- (9) D 指定海難関係人が、航海日誌に実際と異なる船位を記載したこと
- (10) D 指定海難関係人が、船長標準指図書や夜間命令簿に記載された船橋当直についての注意事項を遵守しなかったこと

3 その他

多数の漁船が花咲港に向け連なって航行していたこと

(原因の考察)

1 衝突について

本件は、新生丸が、ジ号の進路を避けていれば、衝突を回避できたものと認められる。

したがって、新生丸の船橋当直者が、ジ号の進路を避けなかったことは、本件発生の原因となる。

新生丸が、航行中の動力船の灯火に加え、投光器等を点けていたことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、D 指定海難関係人がアルパ付きレーダーなどによって新生丸の動静を把握していたと認められるから、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、法定の灯火の視認を妨げることがないように、点灯位置等を考慮しなければならない。

一方、ジ号は、新生丸が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するのを認めていたのだから、新生丸に対して警告信号を行い、同船が避航の気配を見せないでさらに接

近し、同船の動作のみでは衝突を避けることができない状況となった際、衝突を避けるための協力動作をとってれば、衝突を回避できたものと認められる。

したがって、D指定海難関係人が、船長標準指図書や夜間命令簿に記載された船橋当直についての注意事項を遵守せず、前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する新生丸に対し、警告信号を行わなかったこと及び同船が避航の気配を見せないでさらに接近し、同船の動作のみでは衝突を避けることができない状況となった際、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことは、本件発生の原因となる。

C指定海難関係人が、D指定海難関係人に対し、船長標準指図書や夜間命令簿に記載された船橋当直についての注意事項を遵守するよう指示を徹底しなかったことは、本件発生の原因となる。

D指定海難関係人の本件発生の原因となる船長標準指図書等の不遵守事項は、次のとおりである。

- (1) 海上衝突防止のため適用される法令に従わなかったこと
- (2) 全ての船舶から少なくとも1海里離さなかったこと
- (3) 他船との最接近距離を1海里以上とることができなくなったとき及び漁船群と5海里まで接近したとき船長に報告しなかったこと
- (4) 衝突や危険な状況を避けるために機関を含む全ての関連機器を使用することを躊躇（ちゅうちょ）したこと

D指定海難関係人が、携帯式の無線装置を使用して船内巡視中の甲板手を呼び戻し、2人当直体制をとっていなかったことは、同指定海難関係人が単独でもアルパ付きレーダーなどによって新生丸の動静を把握することができたので、本件発生の原因とならない。しかしながら、船舶が輻輳する海域などでは見張りを十分に行い、余裕を持って適切な避航措置をとれるよう、2人当直体制をとらなければならない。

D指定海難関係人が、操船信号を行わなかったことは、信号を行わなかったことにより新生丸がジ号の意図を誤認したとは認められないことから、本件発生の原因とならない。しかしながら、他船に対し自船の操船意図を知らせて衝突を防止できるよう、適宜、操船信号を行わなければならない。

D指定海難関係人が、衝突の5分前に12度右転したことは、衝突の10分前に横切り船の見合い関係が成立していたと認められ、この右転によって衝突のおそれが新たに発生したのではなく、また、国際海上衝突予防規則第17条では、当該他の船舶の進路を避けなければならない船舶がこの規則に適合する適切な動作をとっていないことが明らかになったときには当該他の船舶は直ちに自船のみによって衝突を避けるための措置をとることができる。当時の状況から、衝突5分前には新生丸とジ号とが1.3海里に接近し、新生丸が避航動作をとっていないと明らかに認めることができ、ジ号が12度右転することによって新たに他の船舶と著しく接近することにならなかったことを考慮すると、この右転は針路速力保持義務に違反するものでもなく、本件発生の原因とならない。しかしながら、他船を避けるために針路を転じる際には、自船の操縦性能を考慮したうえ、大幅に、かつ、新たに他の船舶と著しく接近する状況を引き起こすことがないよう、行わなければならない。

多数の漁船が花咲港に向け連なって航行していたことは、各漁船が船団を組んでいたとしても軍艦等の艦隊運動の如く統率がとれて一体となって行動していたものでなく、その運航は各漁船に委ねられているものであり、かつ、各漁船が漁ろうに従事していたものでもない。

また、当時の視界の状況、海面状態、船舶の航行状況は、新生丸が右転すること及び機関

を使用して減速または停止することを妨げるものではないことから、本件発生の原因とならない。

2 新生丸の転覆と乗組員の死亡について

新生丸の転覆と乗組員の死亡については、衝突後、新生丸が、右回頭しながら進行するジ号に強く押されて左舷側に急激に大傾斜し、ジ号の船尾付近で復原力を喪失し、衝突の約1分後に一瞬のうちに転覆し、乗組員が脱出する時機を失したことによるものと認められる。

A社が、船員室は中央開口部及び左舷端開口部の2箇所が脱出口となっていたものの、非常用脱出口である左舷端開口部を閉鎖し、2系統の脱出経路を確保していなかったことは、中央開口部が転覆するまで確保されていたと認められること、一瞬のうちに転覆したと認められることから、非常用脱出口である左舷端開口部が確保されていたとしても船員室で休息していた乗組員が脱出できたとは認められないので、乗組員の死亡の原因とならない。しかしながら、非常用脱出口を閉鎖することは、非常の際に乗組員が船員室から脱出することを妨げるものであり、厳に慎むべき事項である。

イパーブから遭難信号が発信されなかったことは、新生丸の転覆と乗組員の死亡の原因とならないが、新生丸が転覆したことを認知するのが遅れた理由の一つと考えられる。

D指定海難関係人が、自船の操縦性能を考慮しないまま、衝突直前に大舵角をとって右転したことは、衝突後、新生丸がジ号に強く押されて左舷側に急激に大傾斜し、衝突の約1分後に一瞬のうちに転覆したことに結びつく行為であり、他の船舶との衝突を避けるための動作は、自船の操縦性能を考慮し、安全な距離を保って通航することができるよう、行わなければならない。

D指定海難関係人が、新生丸が通過して十分に遠ざかるまで右転の効果を慎重に確かめなかったことは、新生丸が転覆したことを認知することを遅らせた行為であり、避航措置をとった際には、相手船が十分に遠ざかるまでその効果を慎重に確かめなければならない。

D指定海難関係人が、航海日誌に実際と異なる船位を記載したことは、C指定海難関係人が早期に新生丸の転覆を認知しなかったことにつながる行為であり、厳に慎むべき事項である。

(主張に対する判断)

A社側補佐人は、次の点について主張するので検討する。

1 新生丸はジ号との衝突直後に船首部が水没したのち転覆したこと

A社側補佐人は、証人元R大学教授RRが行った水槽実験の結果及び鑑定意見書を基にし、衝突直後に新生丸の船首部がジ号の船首外板によって加えられた左舷下向きの力による傾斜のために浸水し、魚倉のふたが外れるなどして船首部が一瞬にして浮力を失い、船首部及び操舵室を含む船体前部が水没して船体後部を水面上に出し、機関が停止した状態でジ号の外板を擦過しながら同船の船尾に至って転覆したと主張する。

RR証人の水槽実験は、新生丸及びジ号両船の船体の大きさを考慮しているものの、海面状態、両船のコンディション、速力、あるいはジ号が船首を右に少し振りながら直進していたという自らの主張などを全く考慮することなく行ったもので、本件における転覆の原因を究明するための実験としては適当ではない。実験結果も、新生丸に見立てた模型が衝突の瞬間に船首から水没したものでも、ジ号の船尾付近で転覆したものでもなく、自らの主張と矛盾するものとなっている。

また、RR証人の鑑定意見書の内容は、ジ号の船尾部外板の上部に白色及びその下方に赤

色の筋状の擦過痕が残っているなどの損傷模様，サテライトコンパスレピーターの示度が288度であったこと，G甲板員の当廷における，転覆するまで船体にほとんど傾斜がなかったこと，一瞬にして転覆したこと，最初に異変に気付いたときに機関はレーシングすることなく普通に回っていた等の転覆に至る状況に関する供述等と矛盾しており，そもそも船首部が浮力を失って水没すると，船内の移動物が船体前方に移動してますます船首部が沈み，船体後部の開口部から空気が抜け出てそのまま船首から沈没することが考えられ，たとえ沈没しなかったとしても，ポンプ等で強制的に排水しない限り一旦喪失した船首部の浮力を回復することはなく，f補佐人提出のS作成の鑑定書中の新生丸が発見されたときの写真が示すように，同船が船首部の浮力を保ったまま船底全面を上にして転覆した状態で発見されることも，G甲板員が船員室船首側の垂直階段右舷脇のベッド内で生存して発見されることもない。

したがって，A社側補佐人の主張は，認められない。

2 衝突時刻が02時37分であったこと

A社側補佐人が主張する衝突時刻は，転覆した新生丸の船内から発見された時計のうち，G甲板員の時計が示す02時35分55秒を基にしたもので，衝突から転覆に至る状況，浸水の状況等から，同時計が示す02時35分55秒以前に衝突が発生したのは明白であり，02時37分が衝突時刻とする主張と矛盾する。

したがって，A社側補佐人の主張は，認められない。

3 船員の常務と追越し船の航法とが適用されること

A社側補佐人は，ジ号が衝突直前に針路を転じ，同船の前方を無難に航過する態勢で進行する新生丸に後方から衝突したのだから，国際海上衝突予防規則に定められた定型的な航法の適用がないとし，同規則第2条に定められた船員の常務と同規則第13条に定められた追越し船の航法とが適用されると主張する。同規則第2条は総則に含まれて常時適用される条項であるので，定型的な航法である追越し船の航法の適用について検討する。

A社側補佐人が追越し船の航法が適用されるとする主な理由は，RR証人の鑑定意見書に基づいて両船の運航模様を認定し，衝突時刻が02時37分であること及びジ号が新生丸に後方から衝突したことの2点であるが，同時刻が02時37分であることは前示のように認めることができないし，ジ号が右転を開始し新生丸の後方から接近する状況となった時点では，両船間の距離が約400メートルに満たないものであることから，両船が避航動作をとる十分な時間的，距離的な余裕があるとは認められず，定型的な航法である追越し船の航法を適用する状況にない。

本件は，前示の航法の適用のとおり，衝突の10分前に衝突のおそれが生じているものと認められ，ジ号が針路を転じなかったとすれば，新生丸がジ号の前方を無難に航過する態勢であったとするものではない。右転していないと仮定した場合，新生丸とジ号との最接近距離が約700メートルであり，ジ号の最大縦距が860メートルであることなどを考慮すると，無難に航過する態勢であったとはいえない。

したがって，A社側補佐人の主張は，認められない。

4 ジ号が連なって航行していた多数の漁船を避けるべきであったこと

A社側補佐人は，多数の漁船が連なって航行していたのだから，ジ号が漁船を避けるべきであった旨を主張する。

本件当時，多数の漁船は，いずれも漁ろうに従事していたものではなく，航行中の動力船であり，その運航はそれぞれの漁船の船橋当直者に委ねられていた。また，当時の視界の状

況、海面状況、船舶の航行状況などから、各漁船が右転すること及び機関を使用して減速または停止することなどジ号の進路を避けるための動作をとることを妨げるものはなく、多数の漁船が同じ方向に連なって航行していた場合であっても、国際海上衝突予防規則の操船及び航行規則に基づく義務が免除されるものではない。

したがって、A社側補佐人の主張は、認められない。

(海難の原因)

本件衝突は、夜間、北海道納沙布岬南東方沖合において、新生丸及びジ号の両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近中、北海道花咲港に向けて北西進する新生丸が、前路を左方に横切るジ号の進路を避けなかったことによって発生したが、津軽海峡に向けて南西進するジ号が、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

ジ号の運航が適切でなかったのは、船長が、船橋当直航海士に対し、船長標準指図書や夜間命令簿に記載された船橋当直についての注意事項を遵守するよう、指示を徹底していなかったことと、船橋当直航海士が、船長標準指図書や夜間命令簿に記載された船橋当直についての注意事項を遵守しなかったことによるものである。

なお、新生丸の多数の乗組員が死亡したのは、衝突後、新生丸が、右回頭しながら進行するジ号に強く押されて左舷側に急激に大傾斜し、ジ号の船尾付近で復原力を喪失して一瞬のうちに転覆し、乗組員が脱出する時機を失したことによるものである。

(指定海難関係人の所為)

C指定海難関係人が、船橋当直航海士に対し、船長標準指図書や夜間命令簿に記載された船橋当直についての注意事項を遵守するよう、指示を徹底しなかったことは、本件発生の原因となる。

C指定海難関係人に対しては、イスラエル国調査官による事故報告書写中、イスラエル国運輸省が船舶管理会社に対し、船長標準指図書を含む安全管理マニュアルについての見直し及び同マニュアルを船隊全体に周知徹底すべきことをすでに勧告していることに徴し、勧告しないが、船橋当直にあたる航海士に対し、国際海上衝突予防規則、安全管理マニュアル等を遵守するよう、指示を徹底して安全運航に努めなければならない。

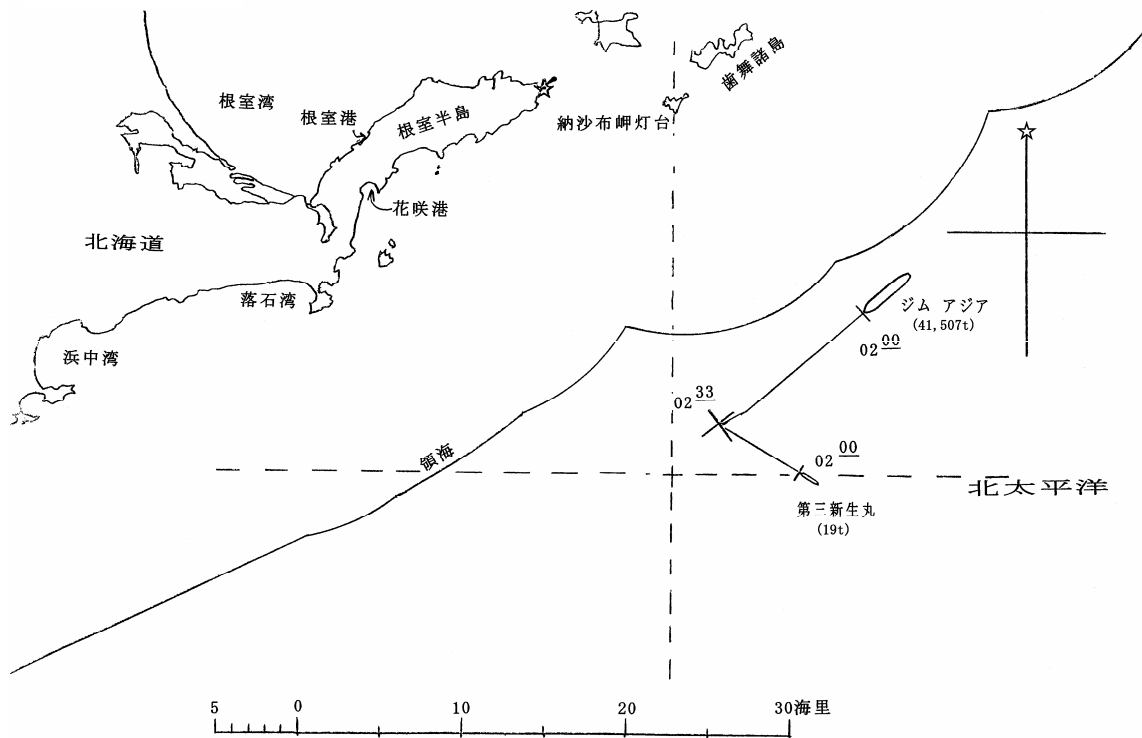
D指定海難関係人が、夜間、北海道納沙布岬南東方沖合を津軽海峡に向けて南西進中、船橋当直にあたる際、船長標準指図書や夜間命令簿に記載された船橋当直についての注意事項を遵守しなかったばかりか、新生丸が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、警告信号を行わず、避航の気配を見せないままさらに接近した際、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことは、本件発生の原因となる。

D指定海難関係人に対しては、上記事故報告書写中と同様の勧告がなされていることに徴し、勧告しないが、船橋当直にあたる際には、国際海上衝突予防規則、安全管理マニュアル等を遵守して安全運航に努めなければならない。

A社の所為は、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。

参考図 1



参考図 2

