

平成 21 年那審第 3 号

貨物船しゅり漁船航平丸衝突事件

言 渡 年 月 日 平成 22 年 8 月 4 日

審 判 所 門司地方海難審判所那覇支所 (村松雅史)

理 事 官 阿部直之

受 審 人 A

職 名 しゅり一等航海士

海 技 免 許 四級海技士 (航海)

補 佐 人 a, b, c

受 審 人 B

職 名 航平丸船長

操 縦 免 許 小型船舶操縦士

指定海難関係人 C

職 名 航平丸操縦者

補 佐 人 d, e, f, g, h

(いずれも受審人 B 及び指定海難関係人 C 選任)

損 害 しゅり・・・船首部付近に擦過傷

航平丸・・・船体後部を大破

船員室で休息中であった共同使用者の 1 人が肺挫傷, 同 1 人が心臓損壊により死亡, 同 1 人が溺死

原 因 航平丸・・・動静監視不十分, 船員の常務 (新たな危険) 不遵守 (主因)

しゅり・・・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

受審人 B の小型船舶操縦士の業務を 1 箇月停止する。

受審人 A の四級海技士 (航海) の業務を 1 箇月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

平成 20 年 10 月 23 日 04 時 52 分

沖縄県国頭郡本部町水納島南方沖合

2 船舶の要目

船 種	船 名	貨物船しゅり	漁船航平丸
総 ト ン 数		9,813 トン	14.73 トン
全 長		167.72 メートル	
登 録 長			13.75 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		12,640 キロワット	330 キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

ア しゅり

しゅりは、平成 14 年に進水した船首船橋型のロールオン・ロールオフ貨物船で、D 社が船員を配乗し、E 社が運航して、京浜港東京区、阪神港大阪区及び沖縄県那覇港の各港を約 1 週間で回る定期航路に就航していた。

操舵室は、船底からの高さが約 25 メートルの航海船橋甲板上にあつてその前端が船首端から約 40 メートルのところに位置し、同室内前方の船体中心線上に操舵スタンドが、その右舷側に機関やバウスラスターの遠隔操縦装置などを備えた操船コンソールが、左舷側に自動衝突予防援助装置を備えたレーダー 2 台が、右舷側ウイング壁際に離着岸時に使用する機関、バウスラスター及び舵の遠隔操縦装置が、後部に海図台及び G P S 受信機がそれぞれ設置されていたほか、船舶自動識別装置（以下「A I S」という。）が装備されていた。

操縦性能は、航海速力が機関回転数毎分 120（以下、回転数については毎分のものとする。）の約 21 ノットで、海上試運転成績表によると、機関回転数 127 で速力が 24.7 ノットのとき、最大縦距、同横距及び 30 度旋回に要する時間が右旋回するとき 609 メートル、793 メートル及び約 31 秒、左旋回するとき 589 メートル、673 メートル及び約 31 秒で、全速力後進を発令したときの停止距離が 1,735 メートル、その所要時間が 4 分 27 秒であった。

イ 航平丸

航平丸は、昭和 52 年に進水した潜水器漁業に従事する F R P 製漁船で、船体中央部船尾寄りに操舵室が設けられ、その下方に機関室が、機関室の後方に船員室がそれぞれ配置されていた。

操舵室は、前面及び両舷に、いずれも窓枠で縦方向に 3 分割、上下方向に 2 分割された窓が設けられて前面上部中央の窓に旋回窓が備え付けられ、前面窓の上下中央部にある棚の左舷側に G P S プロッターが、右舷側にレーダーディスプレイがそれぞれ配置されていた。そして、操舵室の床には、上部の窓から見張りができるように座席が高い操縦席が両舷に設置され、操縦席の前方下部に設けられた棚の左舷側に卓上型の磁気コンパス、中央に舵輪、右舷側に機関遠隔操縦装置を組み込んだリモコンパイロット装置及びオートパイロットコントロールユニットがそれぞれ備えられていた。

自動、手動及び遠隔操舵の切換えは、オートパイロットコントロールユニットの切換えスイッチで行い、入出港時には、遠隔操舵として、リモコンパイロット装置にケーブルで接続されたコントローラーによって操船を行い、通常航海中は自動操舵として磁気コンパス上部中央に設置された針路設定つまみを回して所定の針路にしておき、緊急時には、手動操舵に切り換えていた。

(2) 本件発生に至る経緯

しゅりは、船長 F 及び A 受審人ほか 9 人が乗り組み、乗用車 88 台及びコンテナ 186 個等を積載し、船首 6.40 メートル船尾 6.62 メートルの喫水をもって、平成 20 年 10 月 21 日 20 時 10 分阪神港大阪区を発し、那覇港に向かった。

ところで、F 船長は、船橋当直体制を、一等航海士、二等航海士及び三等航海士による 4 時間 3 直制とし、各直に甲板長または甲板手を 1 人配して 2 人 1 組で船橋当直に当たらせるほか、出入港時、狭水道通航時、視界制限時、船舶輻輳時などには、自ら昇橋して操船の指揮を執っていたが、伊江水道では、平素から、船舶交通が輻輳することがなかったうえ、大

阪から那覇に向かう往航時は経験豊富で技量も十分な一等航海士が同海域の当直に当たることから、同人に操船を委ねたまま、自ら昇橋して操船の指揮を執ることはなかった。

A受審人は、翌々23日03時30分沖縄県伊平屋島東方沖合で、二等航海士と船橋当直を交替したのち、甲板手と2人で当直に当たり、法定灯火を表示し、レーダーを作動させて6海里レンジのオフセンターとして船首方9海里までの範囲が映る状態とし、04時34分備瀬埼灯台から280度（真方位、以下同じ。）1.05海里の地点で、針路を194度に定め、機関を回転数103にかけ、19.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、甲板手を手動操舵に当たらせて進行した。

04時39分A受審人は、船首方約6海里のところに航平丸が掲げたマスト灯を初認し、その後、その動静監視を行いながら続航した。

04時45分A受審人は、水納島灯台から057度1.43海里の地点に達して航平丸が正船首やや右3.0海里となったとき、自船の船位が予定針路線より左方に偏位していたので、右転して同船を左舷側に見る態勢とすることにし、04時45分半同灯台から063度1.26海里の地点で航平丸との距離が2.74海里となったとき、モールス信号灯で短1回を発し、針路10度右を令して徐々に右転を開始した。

04時46分わずか過ぎA受審人は、水納島灯台から070度1.18海里の地点に達したとき、双眼鏡で航平丸のマスト灯のほか、両舷灯を視認し、航平丸が反航船であることが分かったので、右転を続けることとし、04時46分半わずか過ぎ船首が204度を向き、同船を左舷船首7度2.2海里に見る態勢となったとき、残波岬西方に向く予定針路の214度を令した。

04時48分少し前A受審人は、航平丸がマスト灯と右舷灯を見せる態勢に変わっているのを認めて同船が左転したことに気付き、自船の存在を知らせて航平丸に右転を促すつもりで、同船に向けて昼間信号灯による短5回の点滅信号を行い、04時48分水納島灯台から101度1,640メートルの地点に達したとき、予定針路の214度となって同針路で進行した。

04時48分わずか過ぎA受審人は、航平丸を左舷船首18度1.5海里のところに見るようになったとき、両船が同じ針路及び速力のまま進行すれば、自船が、航平丸の船首方を約1,300メートルの距離で無難に航過する態勢であったところ、航平丸が左転を始め、その後、同船が小角度の左転を繰り返しながら、その方位が変わらず、新たな衝突の危険がある態勢で接近したが、昼間信号灯による点滅信号を行ったので、いずれ自船の進路を避けるものと思い、警告信号を行わず、同じ針路及び速力のまま続航した。

04時50分半少し前A受審人は、航平丸が左舷前方約1,100メートルに接近したが、大幅に減速するなど、衝突を避けるための措置をとることなく、針路224度を令して進行した。

こうして、A受審人は、04時51分わずか前航平丸が左舷前方約700メートルに接近してようやく衝突の危険を感じ、右舵20度を令して汽笛を吹鳴しながら右回頭中、04時52分水納島灯台から174度1.2海里の地点において、しゅりは、234度に向首したとき、ほぼ原速力のまま、その船首部が航平丸の右舷後部に後方から62度の角度で衝突した。

当時、天候は晴で風力1の北北東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期で、視界は良好であった。

F船長は、A受審人から報告を受けて衝突したことを知り、昇橋して事後の措置に当たった。

また、航平丸は、B受審人、C指定海難関係人ほか同業者4人を乗せ、潜水器漁業の目的で、船首0.4メートル船尾1.7メートルの喫水をもって、平成20年10月23日02時00分沖

縄県那覇港新港ふ頭小船だまりを発し、同港の北方約 100 海里沖合にある硫黄島島周辺の漁場に向かった。

B 受審人は、自らと共同使用者 5 人が交替で操縦することとし、05 時ごろ水納島南側付近の水域で操縦免許を受有する他の共同使用者と交替する予定で、航行中の動力船が掲げる法定灯火を表示し、出港時から引き続いて操船に当たっていたところ、03 時ごろ残波岬の南南西方約 3 海里の地点付近で、眠気と疲れを感じたので早めに休息することにし、そのとき操舵室にいた操縦免許を有しない C 指定海難関係人に単独で操縦させることとしたが、平素、何かあれば起こすように言っており、すぐに起こせる操縦席の下で休むので改めて指示するまでもないと思い、同人に対し、接近する他船を認めたときには報告するよう具体的な指示をすることなく、同人と操縦を交替し、操縦席の下の床に横になって休息した。

C 指定海難関係人は、左舷側の操縦席に腰掛け、レーダーを 3 海里レンジのヘッドアップとし、旋回窓を通して前方を見ながら見張りをを行い、残波岬灯台を右舷後方に航過したのち、GPS プロッター画面に表示された沖縄県瀬底島と水納島間の中央付近に船首が向くように針路を調整しながら名護湾西方沖を北上し、04 時 33 分水納島灯台から 182 度 3.85 海里の地点で、針路を 016 度に定め、機関を回転数 1,000 にかかけ、9.0 ノットの速力で、自動操舵により進行した。

04 時 45 分 C 指定海難関係人は、水納島灯台から 171 度 2.13 海里の地点に達したとき、正船首方や右舷側 3.0 海里のところにしゅりのレーダー映像を初めて認めて間もなく、肉眼で同船のマスト灯 2 個を視認し、その後そのレーダー映像を見ながら続航した。

04 時 46 分半わずか過ぎ C 指定海難関係人は、しゅりのレーダー映像を正船首方や右舷側 2.2 海里に見るようになり、舷灯の色の識別ができないまま、マスト灯 2 個と左舷灯を見せた同船が自船に向かって接近していることを知った。そして、04 時 47 分水納島灯台から 166.5 度 1.87 海里の地点に達したとき、しゅりが正船首方や右舷側 2.0 海里に接近したが、接近する他船を認めたときの報告について具体的な指示がなかったこともあって、このことを B 受審人に報告せず、水納島寄りに左転して同船を右舷側に替わすことにし、針路を 005 度に転じて進行した。

転針後、C 指定海難関係人は、しゅりのレーダー映像が船首輝線から右側に離れたので、そのまま自船の右舷側を替わっていくと思っていたところ、04 時 48 分少し前しゅりが点滅信号を発し、そのレーダー映像が自船の前路に向かって接近してくるので、04 時 48 分わずか過ぎ水納島灯台から 165 度 1.7 海里の地点に達してしゅりが右舷船首 11 度 1.5 海里となったとき、両船が同じ針路及び速力で進行すれば、しゅりが自船の船首方を約 1,300 メートルの距離で無難に航過する態勢であったが、しゅりとの距離を広げるつもりで自動操舵のまま針路設定つまみを回して約 10 度左転したところ、しゅりのレーダー映像が、自船の右舷側を航過する状況とならないで、依然として、右前方から自船の前路に向かって接近するので、その後、しゅりの前路に向けて 5 度ないし 10 度の左転を繰り返し、同船に対し新たな衝突の危険を生じさせる状況となった。

B 受審人は、C 指定海難関係人からしゅりの存在と接近について報告を受けられず、自らしゅりの動静監視を行うことができなかった。

04 時 51 分わずか前 C 指定海難関係人は、しゅりが右舷正横少し前方約 700 メートルに接近し、その後、同船の汽笛を聞いたものの、小角度の左転を繰り返しながら続航中、04 時 52 分少し前 B 受審人がしゅりの汽笛を聞いて目覚め、右舷側至近に迫ったしゅりを初めて認めたものの、どうすることもできないまま、航平丸は、船首が 296 度を向いたとき、ほぼ原速

力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、しゅりは船首部付近に擦過傷を生じ、航平丸は船体後部を大破し、船員室で休息中であった共同使用者のGが肺挫傷により、同Hが心臓損壊により死亡し、同Iが溺死した。

(航法の適用)

本件は、夜間、沖縄県瀬底島と水納島との間の狭い水道南口の南西方沖合において、南下中のしゅりと北上中の航平丸が衝突したものであり、同海域は港則法及び海上交通安全法の適用がないから、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。

瀬底島と水納島との間の狭い水道を通航し終えたしゅりと、同水道に向けて北上中の航平丸とが、瀬底島から拡張するリーフ南西端と水納島から拡張するリーフ南東端とを結ぶ幅約2海里の同水道南口の、南西方約0.8海里沖合で衝突したもので、予防法第9条の適用はない。

また、衝突の6分半前相対距離2.74海里で、航平丸は、しゅりの白、白、紅、緑4灯を正船首やや右に視認できる状況であったものの、しゅりは、全長12メートル以上50メートル未満の船舶である航平丸の、紅、緑2灯を視認できない状況で白1灯のみを正船首やや右に視認して10度の右転を開始した。そして、衝突の約5分半前相対距離2.2海里で、航平丸は、白、白、紅3灯に変わったしゅりを正船首やや右に視認できる状況で、しゅりは、航平丸の白、紅、緑3灯を左舷船首7度に視認しており、予防法第14条の適用はない。

衝突の5分前相対距離2.0海里で、航平丸が11度左転し、しゅりが更に10度右転したのち、衝突の約4分前相対距離1.5海里で、航平丸がしゅりの白、白、紅3灯を右舷船首11度に視認できる状況で、しゅりが白、緑2灯に変わった航平丸を左舷船首18度に視認し、両船が同じ針路及び速力のまま進行すれば無難に航過する態勢であったところ、その後、航平丸が、しゅりの前路に向けて小角度の左転を繰り返したため、新たな衝突の危険が生じたものである。予防法にはこの関係を規定する具体的な条文はなく、同法第38条及び第39条の船員の常務により律することとなる。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、夜間、沖縄県瀬底島と水納島との間の狭い水道南口の南西方沖合において、北上する航平丸が、動静監視不十分で、無難に航過する態勢のしゅりの前路に向けて小角度の左転を繰り返し、新たな衝突の危険を生じさせたことによって発生したが、南下するしゅりが、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。

航平丸の運航が適切でなかったのは、船長が、操縦免許を有しない操縦者に単独で操縦させるに当たり、接近する他船の灯火を認めたときには報告するよう具体的な指示をしなかったことと、操縦者が、接近するしゅりの灯火を認めた際、船長に報告しなかったことによるものである。

B受審人は、夜間、沖縄県瀬底島と水納島との間の狭い水道南口の南西方沖合を漁場に向けて北上中、操縦免許を有しない操縦者に単独で操縦させる場合、他船との衝突のおそれの有無を自ら判断することができるよう、接近する他船の灯火を認めたときの報告について具体的な指示をすべき注意義務があった。しかるに、B受審人は、平素、何かあれば起こすように言っており、すぐに起こせる操縦席の下で休むので改めて指示するまでもないと思い、接近する他船の灯火を認めたときの報告について指示しなかった職務上の過失により、接近するしゅりについての報告が得られず、同船との衝突のおそれの有無を自ら判断することができないまま、操縦者が無難に航過する態勢のしゅりの前路に向けて小角度の左転を繰り返し、新たな衝突の危険を生じさ

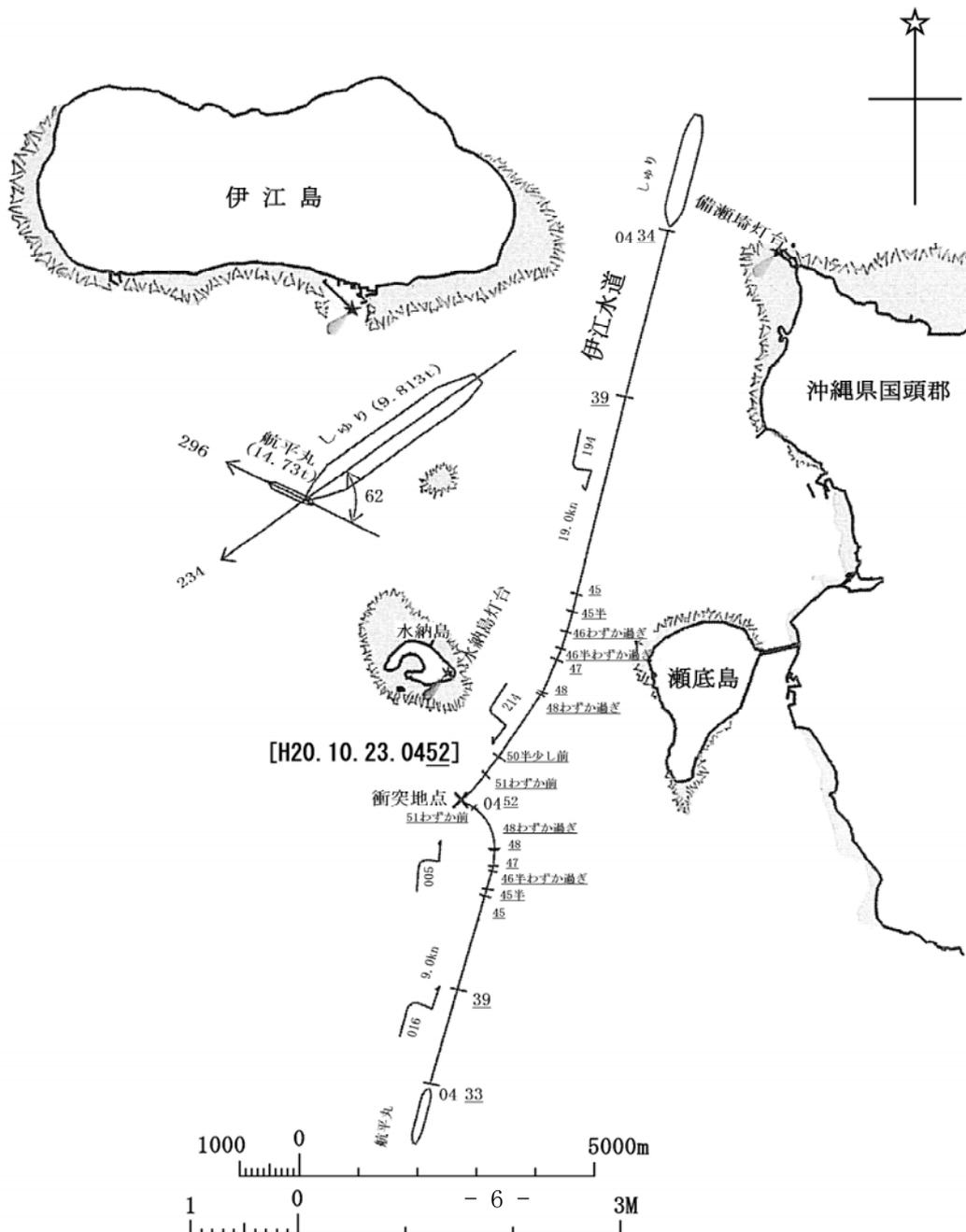
そのまま進行して衝突を招き、前示の損傷及び死亡を生じさせるに至った。

以上のB受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

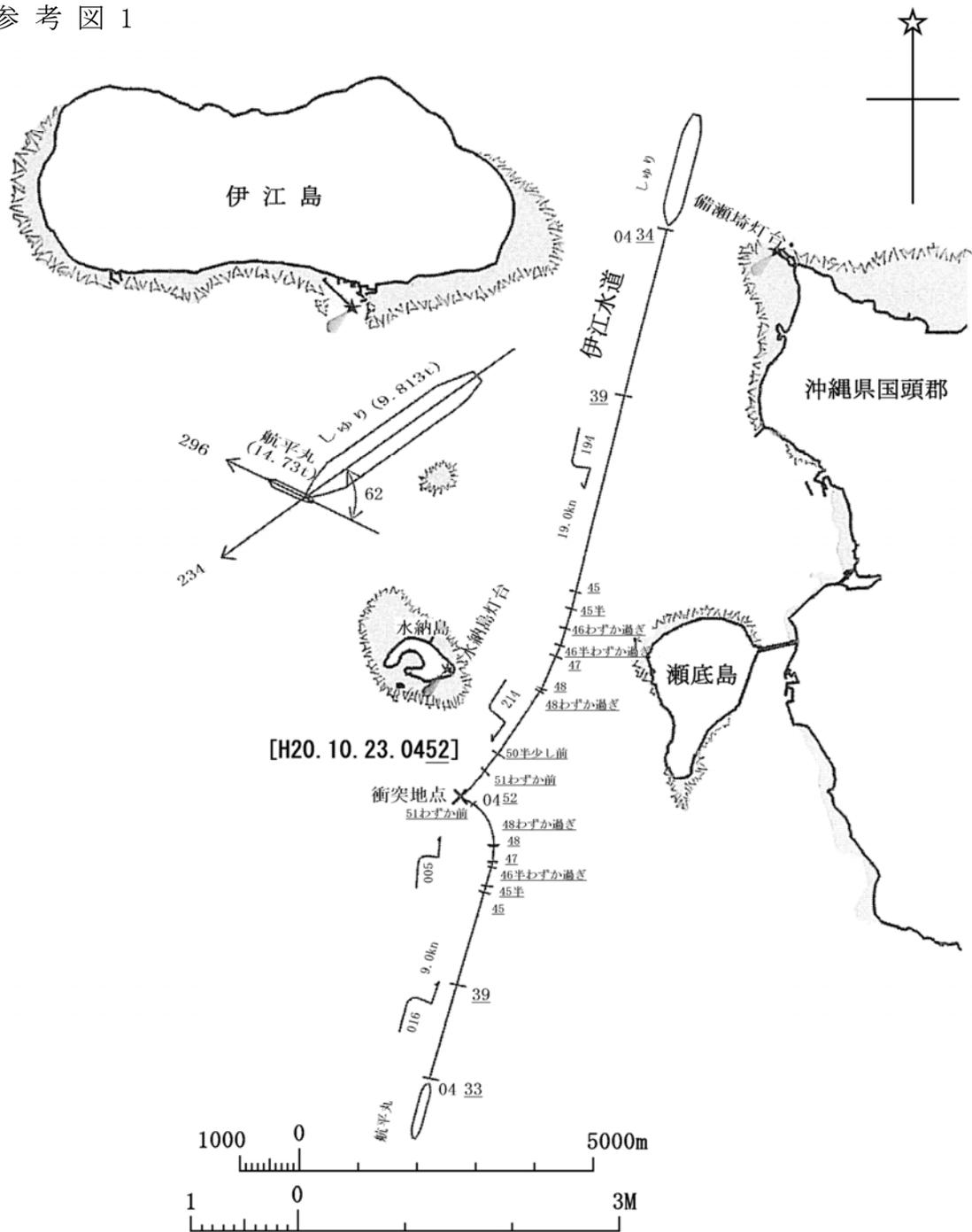
A受審人は、夜間、沖縄県瀬底島と水納島との間の狭い水道南口の南西方沖合を那覇港に向け南下中、無難に航過する態勢の航平丸が自船の前路に向けて小角度の左転を繰り返し、新たな衝突の危険を生じさせて接近することを認めた場合、速やかに減速するなど、衝突を避けるための措置をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、昼間信号灯を航平丸に向けて照射したので、いずれ同船が自船の進路を避けるものと思い、衝突を避けるための措置をとらなかった職務上の過失により、航平丸との衝突を招き、前示の損傷及び死亡を生じさせるに至った。

以上のA受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第2号を適用して同人の四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。



参考図 1



参考図 2

