

平成5年神審第34号

貨物船菱南丸貨物船ゾンシャンメン衝突事件

言渡年月日 平成6年3月24日

審判庁 神戸地方海難審判庁（黒田和義、坂本公男、雲林院信行）

理事官 酒井美明、工藤民雄

損害

ゾ号一 球状船首左舷上部に凹傷

菱南丸一 一番右舷貨物倉にくさび型破口を生じ浸水、横転、沈没、甲板長と甲板員1名が挫傷。船長、一航士及び甲板員2名が行方不明となり遺体でそれぞれ発見された。

原因

菱南丸一 船員の常務（衝突回避措置）不遵守

ゾ号一 見張り不十分、船員の常務（衝突回避措置）不遵守

主文

本件衝突は、菱南丸が、衝突を避けるための措置をとらなかったことと、ゾンシャンメンが、見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったこととに因って発生したものである。

理由

（事実）

船種 船名 貨物船菱南丸

総トン数 2,037トン

機関の種類 ディーゼル機関

出力 1,471キロワット

指定海難関係人 A

職名 甲板手

船種 船名 貨物船ゾンシャンメン

総トン数 4,796トン

機関の種類 ディーゼル機関

出力 2,942キロワット

指定海難関係人 B

職名 船長

事件発生の日時時刻及び場所

平成5年2月23日午後7時32分

神戸港外

1、菱南丸の構造

菱南丸は、全長85.00メートルの船尾船橋型のセメントタンカーで、上甲板下は船首から順にフォアピークタンク、機械室、1、2、3番貨物倉（各倉とも右舷、左舷に区画）及び機関室が配置され、貨物倉の下部が谷型となってその下方には、船体の中央部に貨物を陸揚げするためのベルトコンベアーが2重底の上に設けられ、フォアピークタンクの後部隔壁から機械室及び貨物倉下部の空積を含む機関室前部隔壁まで約53.4メートルの間が1区画になっていた。また、上甲板前部には甲板上の高さが約12.5メートルのバケットエレベーターが設備されていた。

2、事実の経過

菱南丸は、船長C（三級海技士（航海）免状受有）、指定海難関係人Aほか11人が乗り組み、ばらセメント3,308トン積み、船首5.40メートル船尾5.98メートルの喫水をもって、平成5年2月22日午後10時40分福岡県苅田港を発し、兵庫県尼崎西宮芦屋港に向かった。

翌23日午後6時25分ごろC船長は、明石海峡航路西方灯浮標付近に達したとき昇橋し、一等航海士を見張りに、A指定海難関係人を操舵にそれぞれ当たらせ、自ら操船の指揮について明石海峡航路を航行し、同7時ごろ同航路中央第3号灯浮標から南（磁針方位、以下360度分法によるものは真方位、その他は磁針方位である。）300メートルばかりの地点において、針路を南87度東に定め、機関を約10.1ノットの全速力前進にかけて自動操舵として進行した。

同7時22分ごろC船長は、神戸灯台から南46度西3.6海里ばかりの地点に達したとき、北上中のゾンシャンメン（以下「ゾ号」という。）が右舷船首56度2海里ばかりのところとその方位がほとんど変わらず衝突のおそれがある態勢で接近し、また、右舷船首1点2.9海里ばかりのところから3隻の横並びの小型の反航船が存在する状況となり、同時25分ごろ3隻の反航船が右舷船首2点1.9海里ばかりのところから接近したとき、レーダーを監視中の一等航海士が、右舷船首54度1.4海里ばかりにゾ号の映像を認め、北上船であることをC船長に報告したが、そのとき左舷船首16度2.6海里ばかりのところから全長174メートルの大型コンテナ船が、白、白、緑3灯を示してその方位がほとんど変わらず衝突のおそれがある態勢で急速に接近していたため、原針路、原速力のまま続航した。

C船長は、自船がゾ号に対しては避航船、大型コンテナ船に対しては保持船となる状況であったので、両船の動静を監視しながら進行し、同時28分ごろゾ号が右舷船首51度0.7海里ばかりに接近したとき、左舷船首16度1.3海里ばかりのところから接近していた大型コンテナ船が針路を右に転じて自船の進路を避けたので、同船と衝突のおそれがなくなったが、速やかに機関を停止し更に全速力後進にかけるなどのゾ号との衝突を避けるための措置をとることなく、同船の方位がわずかに左方に変わる状況であり、大型コンテナ船が左舷側に著しく接近する針路で反航していたので原針路のまま続航し、同時30分ごろ650メートルばかりに接近したゾ号の白、白、紅3灯を見ていた一等航海士から著しく接近する旨の報告を受け、直ちに機関を半速力に減じ、操舵を手動に切り替え、同時31分ごろ一等航海士に注意喚起のための発光信号により短光連続を発信させ、同時32分少し前、機関停止、半速力後進、全速力後進を続けて令し、左舵、次いで左舵一杯としたが、及ばず、同7時32分神戸灯台から南

20度西2.7海里ばかりの地点において、北82度東を向いた菱南丸の右舷側前部に、ゾ号の船首が後方から約60度の角度で衝突した。

当時、天候は晴で風力6の北西風が吹き、潮候はほぼ高潮時であった。

また、ゾ号は、全長116.70メートルの貨物船で、指定海難関係人Bほか28人が乗り組み、コンテナ55個合計220トンを載せ、船首4.20メートル船尾4.80メートルの喫水をもって、同月22日午後8時36分名古屋港を発し、神戸港に向かった。

船長として神戸港に2回の入港経験を有していたB指定海難関係人は、翌23日午後5時30分ごろ友ヶ島灯台の約2海里南方に達したとき、昇橋して操船の指揮につき、同時42分ごろ友ヶ島灯台を右舷側0.5海里ばかりに見て航過し、一等航海士を見張りに、甲板手を操舵にそれぞれ当たらせて進出した。

同7時12分ごろB指定海難関係人は、神戸灯台から194度6.3海里ばかりの地点に達したとき、針路を15度に定め、機関の回転数を毎分300とし、約11ノットの全速力前進にかけて続航し、同時22分ごろ神戸灯台から193度4.4海里ばかりの地点において、左舷船首54度2海里ばかりのところに、菱南丸の白、白、緑3灯を認め得る状況で、その後方位がほとんど変わらず衝突のおそれがある態勢で接近していたが、折から右舷船首4点1.8海里ばかりのところに、西行する3隻の小型船を認め、これらの前路を横切る態勢であり、これら付近の船舶に気をとられたまま進出した。

同7時25分ごろB指定海難関係人は、自船の予定錨地まで約3.3海里に接近したので機関用意を命じて徐々に約10.3ノットの港内全速力に減じ、そのとき白、白、紅3灯を表示した大型コンテナ船が右舷船首25度2.5海里ばかりのところに、菱南丸が左舷船首54度1.4海里ばかりのところに、それぞれその方位がほとんど変わらないまま接近していたが、見張り不十分で、菱南丸に気付かないまま続航し、同時28分ごろ右舷船首22度1.3海里ばかりに接近した大型コンテナ船が右転したので同船との衝突のおそれがなくなり、また右舷側の小型船も右舷後方に替わったとき、左舷船首58度0.7海里ばかりのところに、菱南丸の白、白、緑3灯を初めて認めたが、同船が避けるものと思い、直ちに機関を停止し右舵一杯とするなどの衝突を避けるための措置をとることなく、機関を約6ノットの半速力に減じたのみでそのまま進出し、同時30分ごろ菱南丸が650メートルばかりに接近したとき、衝突の危険を感じて機関を微速力前進、次いで停止とし、同時31分ごろ半速力後進を令したが、及ばず、原針路のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、菱南丸は、1番右舷貨物倉前部から機械室後部にかけて長さ3.70メートル高さ3.60メートル上甲板上の深さ1.80メートルで水面下1.80メートルに達するくさび型破口を生じ、ゾ号は球状船首左舷側上部に深さ約15センチメートル長さ2.00メートルの凹傷を生じた。

3、菱南丸の衝突後の措置及び結果

衝突直後、C船長は、衝突地点付近に停止し、昇橋した二等航海士に衝突箇所調査を命じた。

二等航海士は、甲板長とともに右舷前部の甲板上から衝突箇所付近の外板を調べ、機械室の入り口から階段の中間に入って内部をのぞき、機械室右舷側後部外板に破口があり、その下部から浸水しているのを認め、午後7時40分ごろ船橋に戻り、機械室に破口を生じて浸水し貨物倉下の区画に流入している旨をC船長に報告した。

C船長は、陸岸に接近させるため、機関の回転数を徐々に上げ、間もなく全速力前進として北方に向

かって進行したが、このころ1番右舷貨物倉の水面下に生じていた破口からセメントが流出し船体は徐々に左舷に傾斜していた。その後、C船長は、一等航海士に損傷箇所の調査を行わせ、同7時48分ごろ船橋に戻った一等航海士から報告を受け、浸水を少なくするため、機関を半速力に減じ、機械室の損傷箇所にゴムシートを当てさせたが、1番右舷貨物倉に水面下に達する大きな破口を生じていることに気付かなかった。

同8時ごろC船長は、神戸港和田防波堤灯台から南53度西1.5海里ばかりの地点に達したとき、右舷錨を投入し、錨鎖6節を延出したところ、1番右舷貨物倉及び機械室の破口から激しく海水が侵入するようになって右舷側に傾斜し始めた。

A指定海難関係人は、投錨後船首部の損傷箇所に赴き、ゴムシートを当てる作業に当たったが、右舷側に傾斜を始めたので急ぎ船橋に戻った。

投錨したのち、C船長は、神戸海上保安部及び会社の担当者に事故発生を報告し、転覆の危険を感じていなかったため、さらに浅瀬に移動するため、機関長に機関用意を命じたがその直後、貨物倉下及び1番右舷貨物倉の浸水により船体は急激に右舷に傾き、救命胴衣の着用を指示する余裕もなく、同8時10分ごろ横転して沈没し、乗組員8人は海上保安庁巡視艇に救助されたが、甲板長Dは左下腿挫傷、甲板手Eは右母指手根部挫傷を受け、在橋中のC船長、一等航海士F（四級海技士（航海）免状受有）、船内にいた甲板手G、同H、同Iは行方不明となり、のちそれぞれ遺体で発見され、船体は引き揚げられてスクラップとされた。

（航法の適用）

本件衝突は、明石海峡航路と神戸港沖を結ぶ進路と友ヶ島水道と神戸港沖を結ぶ進路とが交差し、各種の船舶がふくそうする海域において、明石海峡航路から東行する菱南丸と友ヶ島水道から神戸港に錨泊しようとして北上するゾンシャンメンが、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近したものであるが、横切り船の航法が適用されるべきかどうかを検討する。

横切り船の航法が適用される場合、相手船を左舷側に見る船舶には針路、速力を保持すべき義務が生ずる。また、両船が第三船とそれぞれ互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近したとき、各船に避航の義務と針路、速力の保持義務とが同時に生じるので、かかる場合、横切り船の航法を適用するのは相当でない。

本件の場合、ゾンシャンメンが菱南丸と1.4海里に接近したとき、機関用意を令して減速し始めたものであり、そのころ両船は共に第三船と約2.5海里に接近して各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し、更に菱南丸とゾンシャンメンが0.7海里に接近したとき第三船が転針して第三船と衝突のおそれがなくなったが、ゾンシャンメンが減速した状況では横切り船の航法を適用するのは妥当でない。

したがって、本件衝突に対しては、他に適用すべき航法規定がないので、船員の常務によって律するのが相当である。

（原因）

本件衝突は、夜間、船舶のふくそうする神戸港外において、菱南丸、ゾンシャンメン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、両船が第三船と互いに進路を横切り衝突のおそれが

ある態勢で接近する状況となり、かつ、ゾンシャンメンが機関用意を令して減速した際、菱南丸が、衝突を避けるための措置をとらなかったことと、ゾンシャンメンが、見張り不十分で、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ものである。

(指定海難関係人の所為)

指定海難関係人Bが、夜間、船舶のふくそうする神戸港沖を北上中、機関用意を令して減速した際、周囲の見張りを十分に行わず、菱南丸との衝突を避けるための措置をとら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勧告しない。

指定海難関係人A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。