

昭和59年横審第42号

漁船第十一協和丸漁船第十五安洋丸衝突事件

二審請求〔a 補佐人・b 補佐人〕

言渡年月日 昭和60年7月30日

審判庁 横浜地方海難審判庁（三川清人、藤井幸三、小竹勇）

理事官 木暮寛、古矢柏衛、樋口弘一、東晴二

損害

協和丸一沈没全損、乗組員14名死亡。2名行方不明。5名負傷

安洋丸一球状船首部にき裂を伴う凹曲損、右舷側外板凹損、燃料流出

原因

安洋丸一視界制限状態における運航不適切

協和丸一視界制限状態における運航不適切

主文

本件衝突は、猛吹雪により視界制限状態になったベーリング海において、第十五安洋丸側の運航が適切でなかったことに因って発生したが、第十一協和丸側の運航が適切でなかったこともその一因である。

第十五安洋丸の前示運航は、1人で航海当直に当たった漁ろう長兼一等航海士が、視界が制限されたことを船長に報告しなかったばかりか、その運航が適切でなかったこと、船長が、同漁ろう長と交互に当直する無理な航海当直体制をとり、当直者に対する指示不十分で自ら運航を指揮しなかったこと及び船舶所有者が、乗組員の配乗を適切に行わなかったことによるものである。

第十一協和丸の前示運航は、航海当直に当たった船長の運航が適切でなかったことと、漁ろう長の運航補佐が十分でなかったこととによるものである。

なお、衝突後における第十一協和丸乗組員の死傷は、第十五安洋丸側において、救助措置が十分でなかったこと及び膨脹式救命いかだの取扱いを誤ってこれを流失させたことと、第十一協和丸側において、防水措置をとらないで回頭を続けたこと及び膨脹式救命いかだの取扱いを誤ってこれを流失させたこととに因るものである。

このことは、第十五安洋丸側において、船長が救助の運航指揮をとらなかったこと、漁ろう長兼一等航海士が船長を差し置いて運航の指揮に当たり、救助措置が十分でなかったこと及び船舶所有者が、乗組員の適切な配乗と膨脹式救命いかだの取扱いについての指導とを十分に行わなかったこと並びに第十一協和丸側において、船長が自ら運航を指揮しなかったこと、漁ろう長が船長を差し置いて運航の指揮に当たり、その措置が適切でなかったこと及び船舶所有者が、膨脹式救命いかだの取扱いについての指導を十分に行わなかったことによるものである。

受審人Eの乙種船長の業務を2箇月停止する。

受審人Dの三級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人Bの三級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

理 由

（事実）

船 種 船 名 漁船第十一協和丸

総 ト ン 数 349トン

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 2,000馬力

受 審 人 A

職 名 一等航海士

海 技 免 状 四級海技士（航海）免状

受 審 人 B

職 名 漁ろう長

海 技 免 状 三級海技士（航海）免状

指定海難関係人 C 漁業協同組合、代表者G

船 種 船 名 漁船第十五安洋丸

総 ト ン 数 279トン

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 2,600馬力

受 審 人 D

職 名 船長

海 技 免 状 三級海技士（航海）免状

受 審 人 E

職 名 漁ろう長兼一等航海士

海 技 免 状 乙種船長免状

指定海難関係人 F 株式会社、代表者H

事件発生の日時刻及び場所

昭和59年2月15日午前4時（日本標準時）ごろ

ベーリング海

第1 ベーリング海における底びき網漁業

1 操業海域の気象及び海象

(1) 気象の概要

ベーリング海はアリューシャン列島、カムチャッカ半島、シベリア東岸及びアラスカ南西岸によって囲まれた北太平洋海域の一部であるが、冬季の同海域では、恒常的な低圧部が形成され、日本付近からの低気圧がほとんど連続してアリューシャン列島及びアラスカ南部に向かうので、ベーリング海においては、風向及び風力ともに大きく変化し、あらゆる方向からの風が見られ、強風の発生頻度が高い。

天候の主な特徴は、晴、曇、雨及び雪などと急激な変化があつて、快晴の長く続くことはほとんどなく、雲量が大きく、冬季の霧の発生は見られないが、雨や雪により視程が狭められることがしばしばある。

(2) 海象の概要

ベーリング海の海流については、沿岸近くを左に回る一般環流があつて、同海域の東部では北方へ、西部では南方へ流れるが、このうち南方に流れる寒流がカムチャッカ海流で、同海流がカムチャッカの沿岸から千島列島沿いに南下して親潮を形成する。

うねりは、アリューシャン列島の島々でさえぎられるため、北太平洋の季節風によって生ずるうねりの影響はなく、強風時の高波も風力が弱まるとともに平穏になり季節的なうねりは見られない。

また、流氷は、ベーリング海西部ではカムチャッカ海流及び親潮が比較的低緯度まで流出させるが、ベーリング海東部では北方を除いて、暖かい北太平洋海流が流れているため、開放水面となっている。

(3) 本件発生前後の気象模様

昭和59年2月11日には、北緯45度西経171度付近に中心をもつ964ミリバールの優勢な低気圧があり、ベーリング海海域は東北東の強風が吹き、波高が5から6メートルに達して荒天模様となり、翌12日には、同低気圧が更に発達し952ミリバールとなり、中心が北緯52度西経153度に移動したため、同海域は、北東から北寄りの強風により依然荒天模様が続き、波高5メートルばかりであった。

翌13日になると、前日の低気圧が東方に去った後に、北緯46度西経174度及び北緯49度西経178度にそれぞれ中心をもつ980ミリバールの2つの低気圧が接近したが、同海域は全般に比較的平穏で、風向が定まらず波高も2メートルばかりとなり、天気はこの時期を通じて雪又は曇であった。

翌14日の前半は、前日の2つの低気圧が更に東方に移動したがあまり発達しなかったので、同海域全般が平穏であったものの、同日後半になると、北緯67度東経163度付近に中心をもつ1032ミリバールの優勢な高気圧の接近で、同海域一帯の気圧傾度が大きくなり、北西風が強吹き、波高は5メートルに達する荒天模様となった。

翌15日は、前日夜半からの荒天が依然として続き、北寄りの強風で海上は荒天模様であったが、翌16日になるとやや風もおさまり、翌17日には、風がおだやかで平穏な海面となった。

2 底びき網漁業の規制と入漁船の種別

同52年1月カナダが、同年3月からアメリカ合衆国（以下単に米国という。）及びソビエト社会主義共和国連邦（以下単にソ連という。）が、自国の周囲距岸200海里にそれぞれ漁業保存水域を設定して以来、それまでこれらの水域で比較的自由に漁業に従事していたわが国の北洋底びき網漁業は、以

後漁場が狭められたことは当然のことながら、同水域の入漁に当たって種々の規制を受け、それが毎年強化され漁獲割当量の減少、入漁料の支払い等のほか、入漁船の減船など極めて厳しい操業を余儀なくされているが、わが国漁業における北洋漁業の依存度は極めて高く、特に米国の同水域のベーリング・アリューシャン両海域については、北洋における全割当漁獲量の約8割を占めており、そのうちすけとうだらが7割以上となっていた。

同両海域で操業しているわが国の漁船は、通称、北方トロール（遠洋底びき網漁業のうち北緯10度の線以北、東経170度の線以東のベーリング海を含む太平洋の海域を操業区域とするもの。）、転換トロール（遠洋底びき網漁業のうち北緯50度の線以北、東経170度の線以東のベーリング海を含む太平洋の海域及び西経170度の線以西のベーリング海の海域を併せた海域を操業区域とするもの。）及び北転船（遠洋底びき網漁業のうち北緯48度の線以北、東経153度の線以東、西経170度の線以西のオホーツク海及びベーリング海を含む太平洋の海域を操業区域とするもの。）などであり、それぞれに入漁許認可船の大きさ及び隻数が決められ、指定船舶については、操業魚種が限定されるとともに、操業に当たっては米国側の要求によりオブザーバー（漁業監視員）の乗船が義務づけられていた。

3 集団操業と僚船間の連絡

ベーリング海の米国200海里漁業保存水域内で操業する日本漁船は、前示の北方トロール、転換トロール及び北転船などで、農林水産大臣の許可を受けた150隻余りであり、米国の日本に対する漁獲割当量に従って、周年にわたりすけとうだら、かれい及びまだら等の漁業に従事しており、1月期以降の冬季の出漁が最も多かった。

ところで、冬季の厳しい気象条件下で操業する同海域の多数の漁船の安全については、指針として集団操業方式の励行が指導されており、基地を同じくする漁船が通称石巻グループ、八戸グループ、北海道グループ及び塩釜グループ等をつくり、各グループごとにできるだけ行動を共にし、相互の連絡を密にして互助協力し、基地に停泊時にも、各船の漁ろう長や通信士がそれぞれ会合をもち、安全操業に関する相互連結を図っていた。

石巻グループの僚船間の連絡には、いずれも短距離用の無線電話を利用して行っており、各船には周波数150メガヘルツ（以下単にメガという。）、75メガ、27メガ、144メガ、430メガ及び50メガ等の数種類のFM送受信機が設備され、各グループ船間で取り決めた交信方式（日時及び目的別に定めた利用周波数）に従って連絡を取り合っていた。

また、狭視界時においては、航行の安全を保つため、霧中信号の吹鳴が義務づけられており、例え僚船間で動静連絡を行うとしても、なお同グループ外他船と衝突するおそれがあったのに、各船の漁ろう長によって、漁場においては同信号を吹鳴しないことが申し合わされた。

第2 C漁業協同組合と第十一協和丸

1 C漁業協同組合

指定海難関係人C漁業協同組合は、昭和25年2月20日設立され、主たる事務所を福島県いわき市小名浜字栄町5番地に定め、理事Iが組合長として同組合の運営に当たっていたが、同組合の機構は総務、経理、業務及び生産工場の4部で構成され、定置網漁業、遠洋底びき網漁業、にしんさし網漁業及びまき網漁業等の経営のほか、組合員の福利厚生事業の援助等18業種にわたって活動していた。

特に業務部のうち漁業課は、同組合が所有している北方トロール第十一協和丸、北転船第十五協和丸及び定置網漁業用小型漁船3隻（いずれも15総トン以下）の管理に当たっており、第十一協和丸及び第十五協和丸の北洋海域での操業については、通信連絡業務のほか、操業に関する指導監督及び援助を担当していた。

2 第十一協和丸

(1) 来歴

本船は、同55年8月北海道室蘭市J造船株式会社で進水した遠洋底びき網漁業に従事する通称349トン型北方トロール漁船で、毎年1月から4月上旬にかけてベーリング海で、5月から11月中旬にかけてアラスカ湾でそれぞれ操業を行い、年末に基地の宮城県石巻に帰港し、入渠工事などを実施していた。

(2) 船体要目等

船	質	鋼
従業制限	第2種漁船	
船	型	2層甲板船
長さ（全長）	56.00メートル	
幅（型）	9.25メートル	
深さ（型）	5.60メートル	
計画満載喫水	3.45メートル	
船首尾形状	球状船首、巡洋艦型船尾（スリップウェイ付）	
総トン数	349.95トン（旧トン数測度による。）	
速力（最大）	13.21ノット	
主機関	株式会社K鉄工所製造 堅型単動4サイクルディーゼル機関	
連続最大出力	2,000馬力（毎分310回転）	
推進器	Lプロペラ株式会社製造 可変ピッチCPC90B/95FS	

(3) 船橋の設備等

ア	レーダー（自動衝突予防援助装置付を含む。）	3台
イ	操舵装置（ジャイロコンパス組込式）	1基
ウ	XYプロッター	1台
エ	磁気液体コンパス	1基
オ	主機遠隔操縦装置	1基
カ	オメガ受信機	1台
キ	衛星航法受信装置	1台
ク	ロランC受信機	1台
ケ	ビデオプロッター	1台
コ	電磁ログ	1台

サ	無線方位測定機	2台
シ	魚群探知器	3台
ス	ネットレコーダー	1台
セ	トロールウインチ遠隔操縦装置	1基
ソ	電動汽笛吹鳴装置	1式
タ	非常警報装置	1式
チ	船舶電話	1式
ツ	船間連絡用通信装置	各種数式
テ	船内放送装置	1式
ト	航海灯表示盤	1式
ナ	風向・風速計等気象測器	1式
ニ	ワープ測長計	1台

等のほか時計、舵角指示器、回転計や海図台及びソファなどが備えられていた。

(4) 救命設備等

ア	M工業株式会社製	
	S I B型乙種膨脹式救命いかだ	2個
イ	N工業株式会社製	
	F 6 0型膨脹式救命胴衣	30個
ウ	O工業株式会社製	
	L G - I型作業用(自動膨脹式)救命衣	10個

また、救命浮環、自己点火灯などの法定備品のほか、接舷用のゴム製空気フェンダー2個及び反網1式が備えられていた。

(5) 船体の構造

本船は、1そうびき船尾式トロール船で、操舵室、長船首楼甲板、船種甲板、上甲板、魚倉及び機関室等から成っており、操舵室は船首から約14メートル後方の長船首楼甲板上に設けられ、同室天井甲板上にレーダーマストのほか各種アンテナ及び両舷にそれぞれ膨脹式救命いかだ各1個が設備されていた。

長船首楼甲板は、長さ約23メートルで、同甲板下には前部に甲板長倉庫が設けてあるほかは、ほとんど乗組員の居住区となっていた。

船楼甲板の後部は、いわゆるトロール作業甲板と称されるもので、船尾はスリップウェイとなっており、同甲板上には、乗組員居住区のすぐ後部にトロールウインチが、船尾にギヤロースが、船尾から約14メートル前方に鳥居マストがそれぞれ設備されていた。

上甲板は、いわゆる工場甲板と称されるもので、同甲板には前部に凍結室が、中央の広い部分に漁獲物処理場が、その後部両舷側に機器室が、後部に漁具庫と第4魚倉が、最後部に舵機室がそれぞれ設けられていた。

上甲板下は、前から船首タンク、第1魚倉、第2魚倉、第3魚倉、機関室、ディーブタンク及び船尾タンクの順に区画されていたほか、各魚倉及び機関室下に二重底タンクが設けられており、ディーブタンク(清水)を除く他のタンクが燃料タンクとして使用されていた。

なお、本船の船首下部は約1メートル突出した球状船首となっており、船尾は大口径のプロペラを設備しているためスターンフレームが大型で、同フレームのシューピースはキールラインより約0.6メートル垂下していた。

また、3番魚倉はフレーム番号32から49までの長さ約9メートルの区画で、船首より後方約26メートル及び約35メートルに隔壁が設けてあり、同魚倉上の上甲板右舷側で、船首より約30メートル後方の船側外板に、漁獲物処理の際の廃棄物を排出するダスターシュートが設けられていた。

3 C 漁業協同組合の安全運航管理体制について

同組合組織における船舶の運航に関する業務は、前示のとおり業務部の漁業課の担当するところであるが、同課の第十一協和丸に対する運航管理業務としては、船側からの要求に基づく備・消耗品等の調達、入渠工事の手配及び諸設備の設置のほか、出漁中は毎日の船側からの連絡の接受応答等に当たるだけで、乗組員の乗下船等の人事及び船内における職務に関する一切の権限を漁ろう長の受審人Bに委任していた。

また、船舶所有者としては、第十一協和丸が第2種の従業制限を有する総トン数500トン未満の漁船であって、船長に非常配置表の作成掲示及び訓練実施の各義務が課されておらず、更に同船を危険の多い冬季のベーリング海に出漁させるのであるから、乗組員の安全及び生命を守るため、入渠時を利用して乗組員に対する膨脹式救命いかだの取扱い及び投下訓練などを行い、また同いかだの取扱担当者を決めてその都度講習を行わせるなど、平素の指導援助を行う必要があったのに、それらの安全管理及び指導が十分でなかった。

第3 F 株式会社と第十五安洋丸

1 F 株式会社

指定海難関係人F株式会社は、昭和54年5月4日設立され、主たる事務所を東京都中央区日本橋馬喰町（同60年4月20日同区日本橋浜町に移転）に定め、代表取締役Pが社長（同59年8月社長辞任に伴い取締役会長Hが社長に就任した。）として同社の運営に当たっていたが、その機構は総務部、経理部、営業部、事業部及び企画室の4部1室で構成されているほか、塩釜事業所及び八戸・大船渡両工場並びに傘下にQ食品株式会社があり、汽船及びき網漁業、流網漁業、釣漁業及び養殖漁業等の各漁業のほか、水産物の製造加工、冷凍、運搬及び売買並びに輸出入等12業種にわたって活動していた。

このうち塩釜事業所は、同社の北洋漁業等一切の漁業管理業務を行っており、同社所有船7隻（北太平洋米国海域の遠洋底びき網漁船として第十一安洋丸、第十二安洋丸、第十五安洋丸及び第十八安洋丸、はえなわさし網漁船として第二十一安洋丸及び第二十二安洋丸並びに北太平洋海域でのいか流し及びかじき等流し網漁船として第十安洋丸）の操業に関する指導、監督及び援助のほか、各船からの通信連絡業務に当たっていた。

2 第十五安洋丸

(1) 来歴

本船は、同58年9月宮城県石巻市株式会社R造船鉄工所で進水した遠洋底びき網漁業に従事する通称転換トロール漁船であるが、ほぼ第十一協和丸と同型船で、同年11月20日試験操業を兼ねた初め

での航海に就き、北洋での漁業に従事していた。

(2) 船体要目等

船 質 鋼
従 業 制 限 第2種漁船
船 型 全通船楼型
長さ (全長) 58.20メートル
幅 (型) 9.80メートル
深 さ (型) 6.10メートル
計画満載喫水 3.96メートル
船 首 尾 型 状 球状船首、巡洋艦型船尾 (スリップウェイ付)
総 ト ン 数 279トン (新トン数測度による。)
速 力 (最大) 14.05ノット
主 機 関 株式会社S鉄工所製造
単動トランクピストン型4サイクルディーゼル機関
連続最大出力 2,600馬力 (毎分290回転)
推 進 器 Lプロペラ株式会社製造
可変ピッチCPC95BS/95FS

(3) 船橋の設備等

ア レーダー (自動衝突予防援助装置付を含む)	3台
イ 操舵装置 (ジャイロコンパス組込式)	1基
ウ カラープロッター	1台
エ 磁気液体コンパス	1基
オ 主機遠隔操縦装置	1基
カ ハイブリッド航法装置	1式
キ ロランC受信機	1台
ク ビデオプロッター	1台
ケ 無線方位測定機	3台
コ 魚群探知器	3台
サ ネットレコーダー	1台
シ トラックプロッター (同記録装置付)	1式
セ トロールウインチ遠隔操縦装置	1基
ソ ワープ測長計	1台
タ 電動汽笛吹鳴装置	1式
チ 電磁ログ	1台
ツ スキャンニングソナー	1台
ト 船内指令装置	1式
ハ 航海灯表示盤	1式
ヒ 風向・風速計等気象測器	1式

フ 帆船間連絡用通信装置	各種数式
ヘ 船舶電話	1式

等のほか、ジャイロコンパスレピーター数個、時計、舵角指示器、回転計、船速ベクトル表示器、海水温度記録器、ラジオ受信機、海図台及びソファなどが備えられていた。

(4) 救命設備等

ア T電機株式会社製	
MTA-15A型甲種膨脹式救命いかだ	2個
イ TL-I型救命胴衣	28個

また、救命浮環及び自己点火灯などの法定備品のほか、U工業株式会社製のワイヤモッコ式ゴム製空気フェンダー2個及び反網1式が備えられていた。

(5) 船体の構造

本船は、1そうびき船尾式トロール船で、操舵室、長船首楼甲板、上甲板、第2甲板、魚倉及び機関室等から成っており、操舵室は船首から約15メートル後方の長船首楼甲板上に設けられ、同室天井甲板上にレーダーマストのほか各種アンテナ及び両舷にそれぞれ膨脹式救命いかだ各1個が設備されていたが、同室の前面及び左右舷には波除け用の囲いがあり、同前部囲壁は、高さ約1.6メートルで船橋前方約2.2メートルの位置に設置されていた。

長船首楼甲板は、長さ約27メートルで、同甲板下には前部に甲板長倉庫が設けられているほかはほとんど乗組員の居住区となっており、ほぼ中央部に無線室とインマルサットの通信室とが設備されていた。

上甲板の後部は、いわゆるトロール作業甲板と称されるもので、船尾はスリップウェイとなっており、同甲板上には、乗組員居住区のすぐ後部にトロールウインチが、船尾にギヤロースが、船尾から約16メートル前方に鳥居マストがそれぞれ設備されていた。

第2甲板は、いわゆる工場甲板と称されるもので、同甲板上の前部から後部にかけて、最前部に甲板長倉庫、次に凍結室及び凍結準備室、中央部に漁獲物処理場が、次に第6魚倉が、最後部に漁具庫と舵機室がそれぞれ設置されていた。

第2甲板下は、前部から船首タンク、第1魚倉、第2魚倉、第3魚倉、第4魚倉、第5魚倉、機関室、ディーブタンク及び船尾タンクの順に区画されていたほか、各魚倉及び機関室下に二重底タンクが設けられており、ディーブタンク（清水）を除く他のタンクが燃料タンクとして使用されていた。

なお、本船の船首下部は約3.3メートルも突出した球状船首となっており、船尾は大口径のプロペラを設備しているためスターンフレームが大型で、同フレームのシューピースはキールラインより約1メートル垂下していた。

3 F株式会社の安全運航管理体制について

同社では、社長が毎年の新年に当たり、「年頭の言葉」により、その年の会社の運営方針を示していたが、同59年においては、各部門別の課題を示し、特に事業部に対しては、北洋漁業における米国の管理強化を深刻に受けとめ、操業計画の練り直し、合理化計画を実施して収益の増進を図るよう指示していた。

事業部のほとんどの業務を担当する塩釜事業所は、各船の操業に関する指導、援助及び乗組員の配乗

人事を行っており、第十五安洋丸に対する運航管理業務として、同船が初めて出漁する新鋭トロール船であったところから、社長の経営方針もあり、実績をあげようとして出漁日を約1週間遅く偽り、その間密漁に従事させたばかりか、同年1月中旬操業中負傷した一等航海士Vを下船させた際にも、操業中の航海当直を船長と一等航海士の2人だけで行っていたこと及び同航海士が甲板長の職務を兼任していたことを知っていたのに、漁ろう長である受審人Eに一等航海士及び甲板長の業務を兼任させることとし、その交代要員を送らず、また、運航の安全を期するため船長と漁ろう長との安全に係わる職務分掌を明確にしておくなどの必要があったのに、その措置をとらないままE受審人に運航を任せていた。

更に同事業所は、第十五安洋丸が前示のとおりほぼ第十一協和丸と同型船であったから、冬季のベーリング海出漁に当たり、乗組員の安全及び生命を守るため、同船におけると同様に膨脹式救命いかだの取扱方法に関する指導及び援助が必要であったのに、それらに対する措置をとらず、安全管理及び指導が十分でなかった。

第4 衝突までの運航経過

第十一協和丸は、船首2.50メートル船尾5.20メートルの喫水をもって、船長W、受審人B及び同Aほか21人が乗り組み、昭和58年12月25日正午（日本標準時、以下同じ。）宮城県石巻を発し、操業の目的をもってベーリング海に向け出漁した。

翌59年1月3日ベーリング海海域の北緯55度57分東経178度40分付近の米国200海里漁業保存水域外に至り、同月5日ごろから同海域での中層びきトロール漁業の操業を開始したが、こえて同年2月9日漁場をアリューシャン列島北側の同保存水域内に変更することとし、その旨を米国側に打電したところ、同国のオブザーバー（漁業監視員）を同月13日ダッチハーバーで乗船させるよう求められ、同地に向かうべく進行したが東寄りの強風による荒天で難航し、指定日時までの到着が不可能となったことから、同じくオブザーバーの乗船を求められて同地向け先航していた第十五安洋丸に対し、自船のオブザーバーの便乗を依頼し、同船の承諾を得たので、同13日午前9時ごろ北緯53度50分西経171度40分付近で操業を行った。

翌14日午前11時ごろW船長は、第十五安洋丸と無線電話による連絡で、海況が悪く洋上接舷が困難のため、本日のオブザーバーの移乗はできない旨と、明日の会合地点を北緯52度30分西経171度40分付近とすることを伝え、午後2時ごろすけとうだら約50トン同魚卵約50トンの漁獲を得たところで操業をいったん中断し、会合地点付近に向け針路210度（真方位、以下同じ。）とし、約12ノットの速力で魚群探索を行いながら進行した。その後W船長から当直を引き継いだB受審人は、米国コーストガードのパトロールボートが接近するとの僚船連絡を受信し、これの臨検を受けた場合の面倒を回避するため各船とも一斉に西方に移動することとなったが、この場合、前示地点での会合が不可能となったので、再び会合地点について無線電話で連絡し、第十五安洋丸において都合のよい地点を決めるようにと申し伝え、同5時ごろ北緯53度20分西経172度8分ばかりの地点から針路270度として続航した。

同8時ごろ航海当直のため昇橋したA受審人は、B受審人から針路と速力のほか、明日の第十五安洋丸との会合地点を第三十八海運丸に問い合わせることなどを引き継ぎ、その後の同船との無線電話による連絡で、会合地点が北緯54度12分西経175度であることを知り、同時5分ごろ北緯53度20分西経173度8分ばかりの地点から、同会合地点付近に向首する針路310度とし、船首方向からの

風浪があったので、速力を約8.5ノットに減じ、成規の航海灯を表示したまま自動操舵によって進行した。

A受審人は、毎秒約15メートルの北西風に加え、時折吹雪が舞い視界が妨げられる状況ではあったが、付近航行中の僚船第二大栄丸の灯火及びレーダー映像が認められたので、視界制限状態における措置を講じないで、また、そのことを船長に報告せず、翌15日午前0時30分ごろ北緯53度46分西経174度ばかりの地点でW船長と当直を交代した。

W船長は、A受審人から針路、速力、船位及び付近航行中の僚船の状況などを引き継いで当直に就いたが、その後次第に風力が強まって海上が荒天状態となり、同2時ごろには猛吹雪も加わり視界が著しく制限される状況となったが、そのままの針路及び速力で続航した。

同2時過ぎ魚群探索のためいつものように昇橋したB受審人は、当時海上が荒れ模様で、吹雪により視界制限状態であったので、操業することも、第十五安洋丸からオブザーバーを移乗させてもらうこともできないと思ったが、魚群探知器の前のソファに座って魚群の探索に当たっていたところ、同3時30分少し前水面下250メートルばかりに魚群の濃い反応を認めたので、支えの態勢として同反応を確かめるつもりで、同3時30分ごろ北緯54度2.5分西経174度32.4分ばかりの地点で、W船長に対し、針路を300度とし、速力を舵効を保つことのできる約2ノットに減じさせた後、無線電話により付近の僚船に対し、魚群の探知とその地点及び支えの状態に入る旨を通知し、引き続き魚群探知器の監視のみをつづけた。

そのころ、W船長は、視程が約100メートルと著しく制限され、かつ、僚船が付近に存在していることを知っていたのに、なおも霧中信号の吹鳴も、レーダーによる嚴重な見張りをも行うことなく、自動衝突予防援助装置の警報音量を最小限度にしていたため、自船が支えの状態に入ったころ、ほぼ右舷正横2海里ばかりのところ第十五安洋丸が存在し、その後衝突のおそれがある態勢で接近中であったのに、これに全く気付かず、また、B受審人としては、付近海域に僚船がいたのであるから、無線電話でその動静を確かめたい見張りに当たるなど、船長に対する運航補佐を行う必要があったのに、これを行わず、魚群探索に気を奪われたまま進行中、同4時ごろ北緯54度3分西経174度34分ばかりの地点において、第十五安洋丸の船首が、ほぼ300度に向首した第十一協和丸の右舷側3番魚倉後部の水線下外板に、後方から4点ばかりの角度で衝突した。

当時、天候は雪で風力9の北西風が吹き、海面には波高5メートルばかりの風浪があり、視程は100メートルばかりに狭められ、ほぼ日出時で海上は明るくなっており、気温摂氏零度及び水温摂氏3度であった。

また、第十五安洋丸は、受審人D及び同Eほか23人が乗り組み、同58年11月20日正午ごろ宮城県石巻を発したが本航が処女航海であり、試験操業を兼ねて北洋漁場に向かい、当初ソ連海域で操業の後ベーリング海の米国200海里漁業保存水域に入漁したが、都合によって公海での操業に切り替え、翌59年2月9日再び同保存水域内での操業を行うこととしたので、米国側よりオブザーバーをダッチハーバーで乗船させるよう求められ、また、同じようにオブザーバーの乗船を要求された第十一協和丸、第十八安洋丸及び第十八福井丸から、それぞれオブザーバーを便乗させ、更に洋上で移乗させることを依頼され、これを承諾し、同月13日午前4時ダッチハーバー港外に到着した。

D受審人は、同11時半ごろ同港で前示オブザーバー4人を乗船させ、船首3.20メートル船尾6.

50メートルの喫水をもって同港を出航し、翌14日午前8時30分ごろから操業を始め、その間オブザーバーの移乗について、海況が悪いので明日海が平穏になったところで行いたい旨を関係各船に連絡し、いったん南方に会合地点を決め、同日午後2時30分ごろすけとうだら約60トンを漁獲したところで操業を中断して漁獲物処理作業に当たり、北緯54度5分西経171度ばかりの地点から針路210度として速力約12ノットで南下したが、前示のとおり翌日の会合地点が西方に変更されたので、同4時30分ごろ、北緯53度45分西経171度20分ばかりの地点から、同会合地点付近に向かう針路283度に定め、折からの風力7の北西風を右舷船首方から受け、2度ばかり左方に圧流されながら約11.5ノットの速力で、故障した船尾灯以外の航海灯を表示して自動操舵により進行した。

ところで、D受審人は、漁場においてほとんど一等航海士と2人のみで交互に航海当直に従事していたので、前示のとおり同航海士が下船してその職務を漁ろう長が兼任することになったとき、随時昇橋して魚群探索のうえ操業指揮に当たる漁ろう長に、長時間にわたり当直をさせるのは無理であるから、航行の安全を期するため、同受審人としては、二等航海士を当直に専従させるなどの航海当直体制とし、当直者に対して狭視界となった場合には報告させるなど指示を与えておく必要があったが、漁獲物の処理作業に多数の乗組員の手が必要なこともあって、漁ろう長と2人で交互に1日各12時間の当直に当たることとして1人当直を続け、翌15日午前1時ごろ北緯54度4分西経174度ばかりの地点で昇橋してきたE受審人に、針路、速力及び船位のほか、レーダーに他船の映像が見えていないこと、海況が悪いのでオブザーバーの移乗が無理であること及び会合地点まで3時間ばかりであることなどを申し伝えただけで当直の引き継ぎを終え、時折吹雪が舞って視界が狭められる状況であったのに、視界がさらに悪化すれば報告することなどの適切な指示を与えることなく、レーダーの自動衝突予防援助装置の警報音量を最小限度にしたまま、やがて降橋して休息した。

1人で当直に就いたE受審人は、レーダー及び魚群探知器の監視などに従事していたところ、同2時ごろ北緯54度7分西経174度18分ばかりの地点で、海面下300メートルばかりに魚群の反応を認め、魚群が西方に移動しているように思われたので、自動操舵のまま針路を253度に転じ、速力を約5ノットに減じたが、進行中風力8に強まった北西風の風波を右舷側に受けて8度ばかり左方に圧流されるとともに、吹雪が激しくなって視界が著しく制限される状況であったから、同受審人としては、そのことをすみやかにD受審人に報告したうえ、僚船間の連絡、霧中信号の吹鳴及び安全な速力に減速するなどの各措置のほか、厳重なレーダー監視等による十分な見張りを行う必要があったのに、E受審人は専ら魚群探索に当たってこれらの措置をとらなかった。

同3時30分ごろ北緯54度4分西経174度30分ばかりの地点に達したとき、第三十八海運丸及び第二大栄丸からそれぞれ支える旨の電話連絡を傍受した後、第十一協和丸から前示のとおり船位及び魚群探知器に濃い反応を認めたとの連絡があり、これを傍受したE受審人は、レーダーの海面反射妨害除去などの調整をしないままレーダーをのぞき、そのスコープ上に他船の映像を認めなかったのに、同船が自船の左舷船首約2点2海里ばかりに存在し、その後衝突のおそれがある態勢で接近していることに気付かず、また無線電話により自船の動静を付近の僚船に連絡する措置をとらず、依然魚群探索に気を奪われて周囲の見張り不十分のまま同針路同速力で続航中、同4時少し前レーダーを見るため魚群探知器の前を離れ、主機遠隔操縦装置の近くでふと前方を見たとき、船首至近に迫っている第十一協和丸の船橋を初めて視認し、驚いて機関を後退としたが及ばず、その発動とほとんど同時に原針路のまま前示のとおり衝突した。

第5 衝突後両船がとった措置

1 第十一協和丸

B受審人は、操舵室中央部のソファに腰をかけて魚群探知器を監視していたところ、どすっという鈍い音と軽い衝撃を感じ、W船長に「あっ、船長なにしたべ。」と叫んで船尾方に視線を移し、同室後部の舟窓をとおして右舷側中央部に衝突した第十五安洋丸の船首部を初めて認め、W船長とともに長船首楼甲板の同室後部右舷側に出て衝突箇所付近を振り返り、同箇所付近のブルワークが内側に屈曲しているのを認めたが、直ちに同箇所に向いて損傷模様を確認することなく、大したことはないだろうと考え、同4時3分ごろ同室内に入ろうとしたとき、ぐらっと右舷側へ5、6度傾斜したので、ようやく大変なことになったと感じた。

B受審人は、W船長の運航指揮を補佐して船体及び乗組員などの救助に必要な助言を行うことなく、乗組員居住区への非常ベルのボタンを押したのみで、機関室へはなんらの通報も行わず、同船長を差し置いて自ら操船指揮に当たり、損傷及び浸水の各模様の確認を行わないまま、いつもの方法で傾斜を直せるものと安易に考え、同船長に操舵を手動に切り替えて右舵一杯をとらせ、支えの状態から機関を増速して約6ノットの速力で右回頭を開始した。

そのころ、前示非常ベルの合図で乗組員が起き出し、長船首楼甲板の操舵室後方右舷側に集ってきたが、平素、このような非常事態に対処する方法及び非常部署配置などについての操練が行われていなかったため、乗組員に格別の指示を与える者もなく、また、乗組員も各人各様の行動をとることになり、二等航海士X、甲板長Yほか数人が右舷側の膨張式救命いかだの投下作業にとりかかったり、数人がトロール作業甲板上から損傷箇所の点検に走ったりしたが、適切な報告が行われていないうち、同4時7分ごろB受審人は、船内に浸水している旨の叫び声を聞いて傾斜が浸水によるものであることを知ったのに、すみやかに機関を停止して防水措置をとることなく、同船長に速力を約4ノットに減じさせて衝突箇所の点検を依頼し、なおも右転を続けた。

その後、本船は、3番魚倉内の浸水量が増加するとともに上甲板上の漁獲物処理場内にも浸水し、これが水密戸を開放したままの右舷側機器室前部出入口のコーミングを超えて同室内に浸入しはじめ、そのころ次席一等航海士Zが同出入口に駆けつけ右舷側ダスターシュートの後方から浸水するのを認めた。同室を閉鎖して機関室への浸水を防止することに考え及ばず、そのままトロール作業甲板上に上がり、操舵室後方に集合している乗組員に激しく浸水している旨を告げ、やがて同機器室に浸入した海水が、同室内後部の戸を開放したままであった機関室出入口から同室内に浸入しはじめ、機関当直中の機関長AAがその浸入する音を聞き、おかしいと思って同室左舷側出入口からトロール作業甲板上に出たとき、甲板員ABと出会い、非常ベルによる合図があり、船体に破口を生じて沈没するおそれがあるから全員上にあがっていることを知らされた。

同4時9分ごろB受審人は、操舵室後部の出入口から外を見たとき、右舷側の同いかだの投下準備が行われているのを認め、同時10分ごろ同いかだを投下しようと考え、そのころ同室に引き返していたW船長に舵中央、機関停止を指示したところ、すでに機関室内に浸入した海水が電気系統に及んで船内電源が遮断されていたため、操舵、主機及び翼角各遠隔操縦装置が作動不能となっており、本船が操縦不能のまま約4ノットの速力で右回頭を続けていたが、乗組員を同いかだで避難させることのみを考え、行脚があることを考慮しないままその投下を指示した。

ところが同いかだの投下に当たった各乗組員がその取扱方法について十分説明を受けていなかったため、手動投下するとき同いかだのもやい綱を本船に取っておく必要があることに気付かず、そのまま投下し、同いかだが海面上で展張したものの折からの強風と行脚とにより瞬く間に流失し、その後左舷側の同いかだも投下したが右舷側同いかだと同様に流失するとともに、トロール作業甲板左舷側からゴム製の空気フェンダー（以下単にフェンダーという。）が降下されたが、その係止索を十分に止めていなかったためこれも流失してしまった。

同4時18分ごろ機関室に浸入した海水により、ようやく主機関が停止し、本船はほぼ南西に向首して右舷側に約20度傾斜したまま漂流しはじめ、乗組員は前示のように両救命いかだを流失して本船からの脱出の手段を失い、ほぼ全員が操舵室左舷側の長船首楼甲板に集り、そのころA受審人、Z次席一等航海士、X二等航海士及び数人の乗組員が甲板長倉庫に格納してあった膨脹式救命胴衣を取り出して全員に配布し、全乗組員がこれを着用するとともに一部の者が作業用救命衣を併用して同甲板左舷側にほぼ1列に並び、ようやく行脚が停止した本船に接近してくる第十五安洋丸に「ぶっつけろ。（接舷してくれ。）」と叫びながら救助を待った。

同4時20分ごろ左舷船首部に第十五安洋丸がその右舷船首部にフェンダーを縦に吊り下げて接近し、投げ綱を投げてきたので、一等機関士AC及び甲板員ADの両人が、これに取り付けられた係留索を左舷船首部フェアリーリーダーを通してビットに取ろうとしたが、船体傾斜が大きくて手間どり、また、相手船からの同索の延出量が十分でなかったこともあって、同索が緊張した際に両人はこれに引きずられて海中に転落し、のちそれぞれ相手船に引き揚げられて看護を受けたが、いずれも寒冷死した。

その後、本船左舷側に第十五安洋丸が風下から接舷を試みたが、大傾斜して船体の沈下した本船との風圧差、強風及び高大な波浪により阻まれ、十分に接舷できないでいるうち、同4時30分ごろたまたま相手船のフェンダーが本船左舷側に接近したので、A受審人がこれに飛び移って同船に移乗した。

B受審人は、乗組員を励ましながらか長船首楼甲板左舷側で相手船に同フェンダーをもっと下げるよう叫んでいたところ、たまたま同フェンダーが接近した瞬間をとらえてA受審人と同様これに飛びつき、その下部の鎖をとらえたとき左前胸部挫傷したが、同フェンダーをよじのぼって相手船の甲板上に移り、同乗組員に同フェンダーを下げることを要請し、自らもこれの降下作業に参加した。

本船に残された20人の乗組員は、ほぼ横転状態となった本船の長船首楼左舷側外板に並んでいたところ、第十五安洋丸から数条の細索が送られてきたので、これにすがったり体に巻きついたりして救助を待っているうち、本船は船尾から沈没しはじめ、このときX二等航海士及びAB甲板員の両人が左舷側外板を球状船首部付近まで走り、同部付近に迫っていた相手船フェンダーに飛び移り、同甲板員が頸部及び背部を挫傷したがいずれも救助され、同細索にすがっていた乗組員は同船が大きくローリングした際、同細索に引かれて寒冷の海中に投げ出され、同細索を体に巻きつけていたAA機関長が腰部捻挫挫傷、同細索にすがって引きずられているうち次に投げられた細索が両腕に絡んだ通信長AEが左肩関節脱臼骨折などの傷及び甲板員AFが左膝関節打撲などの傷をそれぞれ負い、また、同細索にすがっているうち流れてきた救命浮環に入ったZ次席一等航海士が失神状態で同船に引き揚げられて救助され、同4時40分衝突地点付近において、本船は漁獲物を載せたまま沈没し、残りの乗組員14人は海中に投げ出された。

一方、第十五安洋丸に移乗したA受審人は、操舵室に赴き、同船の膨脹式救命いかだの投下をD受審人に依頼し、同受審人に協力してこれを投下したが、同受審人がその取扱方法を十分理解していなかつ

たため、その操作を誤って両船間にもやい綱と一緒に投下し、同いかだは海上で展張するとともに強風により船尾方に圧流されて流失し、その後、第十五安洋丸から投げた細索に救助されてくる同僚の看護に当たった。

また、W船長は、操舵室内右舷側寄りで見張り中、前示のような衝撃を感じ、B受審人とともに同室後方に出て衝突箇所付近を見たが、自ら運航を指揮して船体及び乗組員の救助に必要な手段を尽すことなく、同受審人に言われるまま操舵に当たり、前示のように右回頭をはじめ、同4時7分ごろ同受審人から衝突箇所の点検を依頼されてトロール作業甲板後部に赴いたものの、自ら同箇所を点検して適切な防水措置を講ずるよう指揮しないまま操舵室に引き返し、再び操舵に当たったところ、前示のように操船不能及び本船からの脱出の手段を失ってから、乗組員を励ましながらか接近してくる第十五安洋丸に対して携帯用拡声器により「船をぶっつけてくれ。」と連呼して救助を要請するうち、脱出の機会を失って他乗組員とともに海中に転落した。

やがて来援した僚船のうち、第三十八海運丸にW船長、二等機関士AF、司厨長AG、甲板員AH、機関員AI及び同AJの6人、第十八福井丸にY甲板長、冷凍長AK、操機長AL、甲板員AM及び同ANの5人並びに第五十三富丸に機関員AOの1人がいずれも寒冷死した遺体となって収容され、その後、石巻グループ船及び他グループ船など40数隻並びに米国コーストガードのパトロールボート及び航空機により捜索活動が行われたが、甲板員AP及び同AQの2人が行方不明となり、のち、死亡認定された。

2 第十五安洋丸

E受審人は、衝突時第十一協和丸の船名を確認できないでいるうち、相手船から離れ、間もなく同船が猛吹雪の中に入って視界外に去ったが、同4時3分ごろようやく無線電話で第十一協和丸と衝突したことが分かり損傷模様を問合わせたとこら応答がなかったので、通信長に同船と接触事故を起こした旨を放送するよう指示しているうち、同船が僚船第三十八海運丸に「船が沈む、助けてくれ。」と救助依頼しているのを傍受し、はじめて相手船の損傷模様が分かり、非常ベルで乗組員を呼集するとともに、付近僚船及び米国コーストガードにそれぞれ救助を要請し、相手船が去った方向に向け、約5ノットの速力で進行した。

間もなく、非常ベルの合図でD受審人が昇橋してきたのに、E受審人は、D受審人に運航の指揮を委ねて救助作業を補佐することなく、同受審人を差し置いて自ら操船指揮に当たり、同人を船首に赴かせて損傷模様の確認を行わせ、航行に差し支えがないことが分かったので、同受審人を手動操舵に当たらせた。

同4時15分ごろE受審人は、第十一協和丸の膨脹式救命いかだが漂流しているのを認めたものの無人だったのでそのまま相手船の去った方向に向かい、間もなく同船が右舷に傾斜したままゆっくりと右回頭しているのを認め、機関を停止するよう無線電話で連絡をとったが、同船が応答しないまま回頭を続けるので接近することができず、付近で見守っているうち、同時20分ごろ同船が風上側に約20度傾斜した状態で船首をほぼ南西に向けて停止したのを認め、その風上側にはマストなどが突出しており、船体の動揺が加わって近寄れないので風下側から接舷することとし、右舷船首部にフェンダーを縦に吊り下げるとともに、係留索を送る準備をさせながら同船に接近した。

ところで、本船では平素このような非常事態に対処する方法について操練を行っておらず、また漁ろ

う長が一等航海士及び甲板長の職務をも兼ねていたので、現場作業の指揮をとる者がなく、やがて相手船左舷側船首部に本船から同係留索を送ったとき、その延出量が十分でなかったため、大傾斜した相手船において同索の係止に手間取っているうち、強風により風下に落とされてこれが緊張し、同索の係止作業中の相手船乗組員2人を海中に転落させ、同索を取ることに失敗した。

その後、E受審人は、再度大傾斜して沈下した相手船の風下から接舷を試みたが、その際両船間に反網を渡すなりフェンダーの高さを調整するなりして相手船乗組員の移乗を容易にする方途を講ずることなく、機関を前、後進に使用しながら接舷を繰り返しているうち、同4時30分ごろ相手船の傾斜が約35度となり、同船乗組員が長船首楼甲板左舷側にほぼ1列に並んで救助を待っているところへ、たまたま本船のフェンダーが接近し、A受審人続いてB受審人がこれに飛び移りよじのぼって移乗してきた。

E受審人は、1人で操舵操船に当たっていたところ、移乗してきたB受審人に要請され、本船乗組員にフェンダーを海面上まで降ろさせたが、時すでに遅く、そのころ相手船がほぼ横転状態となって同フェンダー伝いの移乗が困難となっており、更に、投下した右舷側の膨脹式救命いかだが前示のとおり流失するのを認めたので、乗組員に細索（径16ミリメートル）を投げ渡すことを命じ、数条の細索が送られ、これを体に固縛した者及びこれに絡まった者など4人と、その後、同船が沈没する直前左舷側外板上を球状船首部付近まで走り、同部に接近していた同フェンダーに飛び移った2人と、さらに前示B、A両受審人との合計8人を救助した。

また、D受審人は、非常ベルの合図で昇橋したのに、船長として相手船及びその乗組員の救助のため自ら操船指揮に当たることなく、船首に赴いて本船の損傷状況の確認を行った後、E受審人に言われるまま操舵に当たり、前示のように接舷にとりかかった。

やがて、移乗してきたA受審人に本船の膨脹式救命いかだの投下を要請され、自らその投下作業にとりかかったD受審人は、本船の投下装置が新型で、本船の引渡時に説明を受けた取扱方法を十分に理解していなかったため、同装置の安全ピンを抜かないまま手動投下用引き手を引いたので、同いかだを投下できず、自動離脱装置を強打すれば投下できると考え、同装置が作動すればもやい綱も同いかだと同時に離脱することに気付かないまま、同装置を掛矢で強打したところ、前示のように流失した。

第十一協和丸の沈没後、本船は、翌16日午前8時まで行方不明者の捜索に当たり、第十八福井丸及び第三十八海運丸とともに米国ダッチハーバーに向かい、翌17日午前11時30分同地に至り、生存者及び遺体をそれぞれ下船させ、翌18日午前6時同地を発し、翌19日午後1時衝突地点付近に達し、再び捜索活動に入り、同月25日からは操業を行いながら同活動を続けたが、行方不明者を発見することができず、3月1日午前8時30分各僚船とともに同活動を打ち切り帰途についた。

第6 両船の損傷及び乗組員の死傷

衝突の結果、第十一協和丸は、前示のとおり、漁獲物とともに沈没して全損となり、乗組員24人のうち、14人が寒冷死し、2人が行方不明となつてのち死亡認定され、救助された8人のうち5人が前示のような傷を負い、第十五安洋丸は、球状船首部にき裂を伴う凹曲損を生じて船首タンクの燃料油を流失し、接舷時に右舷側外板に長さ約20メートルにわたる凹損などを生じたが、のちそれぞれ修理された。

(衝突原因についての考察)

1 航法の適用

本件発生当時、ベーリング海においてはわが国の漁船が200隻余も操業に従事し、衝突地点付近の約10海里範囲内には石巻グループの底びき網漁船のうち4隻が航行しており、付近水域には北西の風力9に達する強風が吹くとともに、猛吹雪のため視程がわずか100メートルばかりに狭められる状態であった。この状態は、衝突約2時間前の北西風が風力8に達したころから衝突するまでの間、ほぼ同じように続いたものと認められるところであり、第十一協和丸及び第十五安洋丸の両船に対しては、この時点以後、海上衝突予防法第2章第1節のあらゆる視界状態における航法、同章第3節の視界制限状態における航法、同法第3章の同状態における灯火の表示及び同法第4章の同状態における音響信号の各規定が適用されることになる。

仮に、第十一協和丸補佐人の主張するように、衝突約30分前両船が2海里の距離に接近した以後において、断続的な吹雪で視界が200メートルあるいはそれ以上になることがあったとしても、同法第2章第2節に規定する互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法が適用される状態になったとは認められないので、同法第13条に規定する追越し船の航法を適用する余地はない。

したがって、吹雪による視界制限状態になった水域を航行する両船に対しては、それぞれ、成規の航海灯を表示し、成規の霧中信号を吹鳴して安全な速力に減じたうえ、あらゆる手段により厳重な見張りを行って進行することが要求されることになる。

2 衝突の原因

本件の場合、前示のとおり視界制限状態における航法が適用されるところであるが、両船がとった措置が適法であるかどうかについて検討し、衝突の原因を考察する。

(1) 航海灯の表示

視界制限状態においては、日出から日没までの間にあっても航海灯を表示するように規定されているが、本件がほぼ日出時刻に発生したこともあって、両船は一応同灯火を表示していたものと認められる。しかし、第十五安洋丸では船尾灯が故障していたのでこれを表示していなかったが、両船の接近模様に照らしてそのことは本件発生の原因にするまでもない。

(2) 視界制限状態における音響信号

石巻グループに所属する各漁船では無線電話で常時情報交換をし、互いに僚船の船位及び動静を把握することができるので、漁場においては霧中信号を行わないことを漁ろう長間で申し合わせをし、これが慣習にもなっていたから同信号を行わなかったことは原因にならない旨主張する。

しかし、各種の通報手段を備えた僚船間で、動静連絡をとることは衝突防止上効果が期待できるとしても、グループ漁船以外の船舶が付近水域に存在するおそれもあり、また、無線電話による情報交換にもそれなりの盲点があるので、霧中信号の吹鳴に加えて同電話連絡をとることが望まれるのであって、そのことで同信号を吹鳴しなくてもよいことにはならない。まして、安全操業を図る会合において公法である海上衝突予防法の規定に違反する申し合わせが行われることは、まことに遺憾なところでもある。本件においては、両船間で無線電話による情報交換が可能であったにもかかわらず、第十一協和丸側では一応自船の状況を付近の僚船に通報しながら、同僚船の動静に関して情報収集を行わず、第十五安洋丸側では付近の僚船3隻が支えの態勢をとった旨傍受しながら、自船の船位及び動静についての通報を

行わず、かつ、両船とも霧中信号を吹鳴しないで航行を続けたため、互いに相手船が接近することに気付かなかったものであり、これらのことはいずれも本件発生の原因になる。

(3) 視界制限状態における安全速力

船舶は、視界の状況、自船の操縦性能、気象・海象状態及び同状態がレーダー探知に与える影響などに留意のうえ、他船との衝突を避けるための適切かつ有効な動作をとり又は停止することができるように、常時安全な速力で航行することが要求されている。

そこで、本件における具体的条件下において、両船のとった速力が安全なものであるかどうかを検討するに、支えの態勢をとって針路を保つことのできる最小限度の速力に減じた第十一協和丸側に、一応問題がないとしても、強風を右舷船首にして5ノットの速力で進行した第十五安洋丸の速力は、やや過大なものといわざるを得ず、本件発生の原因になる。

(4) 厳重な見張りの実施

船舶は、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しなければならないが、特に視界制限状態においては、肉眼などの感覚による見張りを厳重に行うとともに、レーダーを活用して早期に他船などを探知し、これを系統的に観察することが必要である。また、本件時のように猛吹雪と波浪のある状態でレーダーを使用する場合、レーダー電波が減衰するとともに海面反射妨害が現われるので、レンジの切替えごとに感度やS T Cなどの適切な調整をしなければ、他船などの映像を確実にとらえることが困難である。

視界が著しく制限された本件の場合、見張員を増強するなどしたうえ、レーダーを適切に調整してその連続監視に当たるなどして、厳重な見張りを要するところであったが、両船においてそれらの見張りが十分でなかったため、いずれも相手船が至近距離に迫るまでその存在に気付かなかったものであり、このことは本件発生の原因になる。

(5) 衝突原因のまとめ

これらの衝突の原因を総合して考察するに、第十五安洋丸側において、自船の動静を付近の僚船に通報しないまま霧中信号を吹鳴しなかったばかりか、見張りを十分行わず、かつ、やや過大な速力で進行したことは衝突の主たる原因であり、支えの態勢をとった第十一協和丸側において、付近の僚船の動静情報を確かめないまま霧中信号を吹鳴しなかったばかりか、見張りを十分行わなかったことが衝突の一因となる。

このことは、第十五安洋丸においては、1人で当直に当たったE受審人が、適切な運航措置をとらなかったことによるものであるが、同時に、安全運航についての責任を負うD受審人が、当直に専従していた一等航海士の下船の後、随時昇橋して魚群探索のうえ操業指揮に当たる漁ろう長を長時間立直させ、無理な当直体制をとったことと、船舶所有者が、一等航海士の負傷による下船に際して交代者の要請があったのに、その乗船手配をとらなかったこととによるものであり、第十一協和丸においては、当直中の船長の運航措置が十分でなかったことと、魚群探索のため昇橋したB受審人が、船長に対する運航補佐を十分行わなかったこととによるものである。

(結論)

1 原因

本件衝突は、冬季のベーリング海における薄明時、第十一協和丸及び第十五安洋丸を含む石巻グループに所属する遠洋底びき網漁船が、漁場移動の目的で個々に西航中猛吹雪となって視界が著しく狭められた場合、第十五安洋丸側において、僚船間の無線電話連絡不十分のまま霧中信号を吹鳴せず、やや過大な速力で進行し、かつ、レーダー見張りを十分行わなかったことに因って発生したが、第十一協和丸側において、僚船に支えの態勢にしたことを通報し、強風に向首して舵効が保てる最低の速力に減じたとはいえ、僚船の動静を確かめないまま霧中信号を吹鳴せず、かつ、レーダー見張りを十分行わなかったこともその一因をなすものである。

第十五安洋丸側の前示運航は、1人で航海当直に当たった漁ろう長兼一等航海士が、視界が狭められたことを船長に報告しなかったばかりか、魚群探知器の魚映に気を奪われて適切な運航措置をとらなかったこと、船長が、同漁ろう長と交互に当直する無理な航海当直体制にしたばかりか、当直者に対する指示不十分で自ら運航指揮をとらなかったこと及び船舶所有者が、負傷した一等航海士を下船させた際、その職務を漁ろう長に兼任させて補充措置をとらなかったことによるものである。

第十一協和丸の前示運航は、航海当直に当たった船長の運航措置が適切でなかったことと、漁ろう長が、魚群探知器の魚映に気を奪われ、船長に対する運航補佐が十分でなかったことによるものである。

なお、衝突後における第十一協和丸乗組員の死傷は、第十五安洋丸による救助作業が荒天のうえ悪条件の重なる状態で行われたとはいえ、両船の接舷措置及び膨脹式救命いかだの取扱いがいずれも十分でなかったため、船体が沈没するときその乗組員が厳寒の海に投げ出されたことによるものであるが、第十五安洋丸側において、風上側へ横転した相手船にその風下側から接近した際、いったん送った係留索の延出不十分でこれを係止できなかったこと、救助作業に当たって両船間に反網を渡すなりゴム製空気フエンダーの位置を調整するなりの措置が十分とられなかったこと及び膨脹式救命いかだの取扱いを誤ってこれを流失させたことと、第十一協和丸側において、速やかに規傷箇所を確かめて防水措置をとらず、機関をかけて回頭を続けたために相手船の接舷を遅らせたこと及び膨脹式救命いかだの取扱いを誤ってこれを流失させたこととに因るものである。

このことは、第十五安洋丸側において、船長が自ら運航を指挿して救助に必要な手段を十分に尽さなかったこと、漁ろう長が船長を差し置いて運航の指揮に当たり、救助措置が十分でなかったこと及び船舶所有者が、一等航海士、甲板長の両職務を漁ろう長に兼任させるとともに船員災害防止に係る安全指導を十分行わなかったため、現場における作業指揮の徹底と膨脹式救命いかだ取扱方法の周知徹底とをいずれも欠いたこと並びに第十一協和丸側において、船長が手動操舵に当たって自ら運航を指揮しなかったこと、漁ろう長が船長を差し置いて運航の指揮に当たり、防水措置をとらずに回頭を続けたこと及び船舶所有者が、船員災害防止に係る安全指導を十分行わなかったため、膨脹式救命いかだの取扱方法の周知徹底を欠いたことによるものである。

2 受審人等の所為

受審人Eが、1人で当直中、強風のうえ猛吹雪となって視界が著しく狭められた場合、速やかにその旨を船長に報告するとともに、僚船間連絡をとりながら霧中信号を吹鳴して安全な速力に減じたのち、レーダー監視を厳にして航行すべきところ、その措置を怠り、魚群探知器の監視に気を奪われ、その措

置をとらないで進行したことは職務上の過失であり、その所為に対しては、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乙種船長の業務を2箇月停止する。

なお、衝突後第十一協和丸乗組員を救助するに当たり、E受審人が、船長を差し置いて運航を指揮し、接舷及び救助の各措置が十分でなかったことは遺憾であるが、救助作業が荒天のうえ悪条件の重なる危険を冒して遂行された点に徴し、その所為は過失とするまでもない。

受審人Dが、一等航海士が負傷下船してその職務を漁ろう長が兼任した場合、漁ろう指揮に当たる同人に長時間にわたり当直させるのは無理であるから、二等航海士を当直に専従させるなどの航海当直体制をとるとともに、当直者に対して狭視界時の措置を具体的に指示すべきところ、これを怠り、漁ろう長との2人のみで交互に立直する当直体制をとったばかりか、狭視界時の措置についての指示不十分で自ら運航を指揮できなかったことは職務上の過失であり、その所為に対しては、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三級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

なお、衝突後第十一協和丸乗組員を救助するに当たり、D受審人が、自ら運航を指揮して救助に必要な手段を尽さなかったことは遺憾であるが、船舶所有者の非常事態に対処する平素の指導が十分でなかった点に徴し、その所為は過失とするまでもない。

受審人Bが、魚群探知器に魚映を認めながら、折からの強風と猛吹雪による狭視界とのため操業を断念し、当直中の船長に減速して風に向首する支えの態勢をとらせた場合、付近海域に同航する僚船がいたのであるから、無線電話でその動静を確かめたうえレーダー見張りに当たるなど、船長に対する運航補佐を行うべきところ、この措置を怠り、魚群探知器の監視に気を奪われて同補佐が十分でなかったことは職務上の過失であり、その所為に対しては、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三級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

なお、B受審人が、衝突後船長を差し置いて運航を指揮し、防水措置をとらないで船体を回頭させ、相手船の接舷時機を遅らせるに至ったことは遺憾であるが、船舶所有者の非常事態に対処する平素の指導が十分でなかった点に徴し、その所為は過失とするまでもない。

受審人Aの所為は、本件発生の原因とならない。

指定海難関係人F株式会社が、所有船舶を冬季のベーリング海において底びき網漁業に従事させる場合、負傷した一等航海士の交代者乗船手配の依頼があったのに、漁ろう長にその職務を兼任させて交代者の乗船措置をとらなかったため、船長と漁ろう長の2人のみで立直する当直体制がとられるに至ったことと、船舶所有者として船員災害防止のための平素の管理及び指導が十分でなかったため、非常事態において適切な措置がとられなかったばかりか、乗組員が膨脹式救命いかだの取扱いを誤るに至ったこととはいずれも本件発生の原因となるが、本件後、同会社内に安全衛生委員会を設けて安全運航及び船員災害防止に係る管理及び指導を改善した点に徴し、勧告するまでもない。

指定海難関係人C漁業協同組合が、所有船舶を冬季のベーリング海において底びき網漁業に従事させる場合、船舶所有者として船員災害防止のための平素の管理及び指導が十分でなかったため、乗組員が膨脹式救命いかだの取扱いを誤るに至ったことは本件発生の原因となるが、本件後、船員災害防止に係る管理及び指導を強化した点に徴し、勧告するまでもない。

3 海難防止上の要望事項

本件は、厳寒のベーリング海漁場において、衝突による浸水で第十一協和丸が沈没の危機に迫られた際、船上で救助を待った乗組員のうちの多数の人命が守られなかったものであり、その海難原因は前示のとおり摘示されるが、この種海難を防止するため、なお、次の事項が一般にも要望される。

(1) 安全運航に係る漁ろう長の職務を明確化すること

漁船においては慣習的に漁ろう長制度が古くから採られ、漁ろう技術に熟達した者を漁ろう長として乗船させ、同人に操業全般を指揮監督させて漁獲能率の増進を図ってきたが、その職務分掌は必ずしも明確でなく、一般には「船頭」の呼称をもって船舶所有者が同人に全乗組員を統率させて船内業務全般についての全責任を負わせているのが実状である。

ところが、運航及び漁ろうの船内両業務に係る職務のうち、船長については、船舶運航における人命及び船舶などの安全を図る目的で、公法上の権限及び義務が具体的に規定されており、この権限は船舶所有者の都合や意向によって左右できるものでないから、漁ろう長がこの権限を侵すことで人命及び船舶などの安全を阻害することにならないよう、船舶所有者は、安全運航に係る漁ろう長の職務を明確化するとともに、同人が漁獲能率追求の余り当直要員を減じたり、非常事態において船長を差し置いて運航を指揮したりすることのないよう、十分に指導することが望まれる。

(2) 膨脹式救命いかだの取扱方法について

膨脹式救命いかだの取扱いは複雑な作業手順を要するものでないにしても、遭難時における乗組員の命を守る重要な設備であるから、その取扱いについて次の点に留意する必要がある。

ア 同いかだの投下は、荒天や船体傾斜などの悪条件下で危機一髪の間に行うことが多いので、その投下手順を単に知識だけでなく実技として習熟しておかなければ、非常事態において誤操作を招き易い。

イ しかし、いったん投下した同いかだを乗組員の手で架台に収納することができないので、船内で実技を訓練することは困難であり、実技訓練の機会を別に設ける必要がある。

ウ 同いかだはコンテナに格納して架台に固縛されているので、その構造、収納品及び取扱方法などについては、別に具体的資料を用意して周知徹底を図る必要がある。

エ 同いかだの投下装置は、新、旧型式別及び製造会社別によってそれぞれ異なるので、その相違点を理解していなければ誤操作に陥るおそれがある。すなわち、旧式同いかだでは投下前にもやい綱を架台に固縛しなければならないのに対し、新式同いかだは自動離脱装置に同綱を取り付けてあって固縛の手順を要しない。また、旧式同いかだの手動投下装置には押す、回す及び引くなどの方式のものが、いずれも自動離脱装置に取り付けられているのに対し、新式同いかだのものは架台の別の位置に各種のストッパーピンとともに取り付けられ、自動離脱装置を押したりたたくと同いかだともやい綱とともに投下されるおそれがある。

したがって、船舶所有者に対しては、同いかだの構造、収納品及び取扱方法についての具体的資料を乗組員に提供することと、投下移乗及び本船離脱などの要領に関する実技訓練の機会を乗組員に与えることが望まれる。また、乗組員に対しては、自船に備えられた同いかだについて、その構造及び収納品などを熟知するとともに、平素から全乗組員がその取扱方法に習熟しておくことが望まれる。

さらに、同いかだの製造会社に対しては、手動投下の誤操作を防止する目的で手動投下装置の統一化を図ることと、構造、収納品及び取扱方法についての具体的資料の作成提供並びに乗組員の訓練に協力することとが望まれるところである。

(3) 耐水防寒救命衣の実用化の促進

イマージョンスーツとして、保温、浮力、運動、防水、耐炎及び耐油性を要件とした I M Oタイプ (A型) 並びに同タイプの保温及び耐炎を軽減して作業性を重視した作業衣タイプ (B型) が、それぞれ研究開発されているが、実用化にはなお問題が残されている段階にある。しかし、北洋など寒冷な海域で操業に従事する漁船としては、保温、浮力、運動及び防水などの性能を重視した耐水防寒救命衣が必要であり、その実用化の促進が望まれるところである。

よって主文のとおり裁決する。