

平成3年横審第102号

旅客船さんふらわあえりも貨物船恵寿丸衝突事件

二審請求者〔補佐人 a〕

言渡年月日 平成4年3月12日

審判庁 横浜地方海難審判庁（米田裕、黒田和義、金城隆支）

理事官 長浜義昭

損 害

えりもー右舷中央部外板にき裂を伴う凹傷

恵寿丸ー船首及び球状船首部を圧壊

原 因

恵寿丸ー狭視界時の航法（速力、針路）不遵守（主因）

えりもー狭視界時の航法（速力）不遵守（一因）

主 文

本件衝突は、恵寿丸が、視界制限状態における運航が適切でなかったことに因って発生したが、さんふらわあえりもが、視界制限状態における運航が適切でなかったこともその一因をなすものである。

受審人Cを戒告する。

受審人Aを戒告する。

受審人Bを戒告する。

理 由

（事実）

船 種 船 名 旅客船さんふらわあえりも

総 ト ン 数 11, 272トン

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 21, 844キロワット

受 審 人 A

職 名 船長

海 技 免 状 一級海技士（航海）免状

受 審 人 B

職 名 二等航海士

海 技 免 状 二級海技士（航海）免状

船種 船名 貨物船恵寿丸
総トン数 499トン
機関の種類 ディーゼル機関
出力 1,140キロワット

受審人 C
職名 船長
海技免状 三級海技士（航海）免状

指定海難関係人 D
職名 甲板員

事件発生の年月日時刻及び場所

平成3年7月21日午前3時16分

野島崎南東方沖合

さんふらわあえりも（以下「えりも」という。）は、沿海区域を航行区域とし、東京と北海道苫小牧間の定期航路に就航する可変ピッチプロペラを装備した船首船橋型の旅客船兼自動車渡船で、受審人Aと同Bほか37人が乗り組み、旅客310人、車両等301台を載せ、船首5.35メートル船尾6.07メートルの喫水をもって、平成3年7月20日午後11時30分定刻に京浜港東京区の東京港フェリーふ頭を発し、苫小牧港に向かった。

発航後A受審人は、所定の灯火を掲げ、自ら操船の指揮を執って東京湾を南下し、いつもの降橋地点である千葉県洲崎灯台を通過したが、折からもや模様で視程が2海里ばかりとなっていたので、引き続き在橋して指揮を執り、翌21日午前2時50分ごろ同県布良鼻南西方沖合に達したとき、視界が幾分回復して視程3海里ばかりとなり、野島崎と犬吠崎の船舶気象通報が当時の視程をそれぞれ5,000メートルと20キロメートルと放送していたことから、前途の海上の視界は次第に良くなっていくものと思い、同0時から船橋当直に就いていたB受審人に対し、通航船の多い海域であることを考慮して、視程が3海里以下になったら自ら指揮を執るので知らせるようなどと具体的に指示することなく、基準航路による航行と安全運航に努めるよう告げて同人に操船を任せ、降橋した。

同3時ごろB受審人は、野島崎灯台から214度（真方位、以下同じ。）4.3海里ばかりの地点に達したとき、予定した基準航路上近くに多数の漁船がいたので、針路を同航路の北側を航行することとなる90度に定めて自動操舵とし、プロペラ翼角を全速力前進の27度に整定して約19ノットの速力で、相当直の甲板手と共に見張りに当たりながら進行していたところ、同時9分ごろ左舷船首20度3海里ばかりのところの恵寿丸の白、白2灯のマスト灯を初認し、同船の舷灯を認めることができなかつたことから、視程が3海里以下となっているのを知ったが、そのうち視界が回復するものと思い、直ちにA受審人に報告して昇橋を求めることや、その時の状況に適した安全な速力とすることなく、甲板手をカラーレーダーの監視につけ、自らは3海里レンジにした自動衝突予防援助装置（以下「アルパ」と

いう。)を監視していたものの、視界制限状態における音響信号(以下「霧中信号」という。)を行わずに全速力で続航した。

同3時11分ごろB受審人は、相手船が左舷船首20度2海里ばかりに接近したとき、同船のマスト灯を視認できなくなり、視程が2海里を下回り、アルパの表示から両船は著しく接近することを避けることができない状況にあることを認めたが、速やかに翼角を後進にとって行き足を止めることなく、そのうちまた相手船が見えるようになって、左舷側を相対して航過できるものと思い、全速力のまま運行し、同時13分ごろ同船の映像を1.2海里ばかりに見るようになったとき、アルパ画面上の同船の進行方向を示すベクトル表示が不安定になり、相手船が左転していることを感知したものの、依然何らの措置をもとることなく過大な速力で続航していたところ、同時14分半ごろ左舷船首15度900メートルばかりに同船の白、白2灯のマスト灯を再び視認し、少し右転すれば相手船を左舷側に替わすことができるものと思い、右舵5度をとってゆっくりと右転を始め、同時15分半ごろ左舷船首3点300メートルばかりに同船の白、白、緑3灯を認めて衝突の危険を感じ、右舵一杯として右回頭中、同時16分少し前衝突必至と見て衝撃を緩和するためキックを利用しようとして左舵一杯に切り直し、ほぼ右回頭が止まった同3時16分野島埼灯台から146度4.4海里ばかりの地点において、恵寿丸の船首が、120度ばかりを向首しほぼ原速力のままのえりもの左舷中央部やや船尾寄りに、後方から約75度の角度で衝突した。

当時、天候は霧で風はほとんどなく、視程約300メートルで、潮侯は下げ潮の中央期であった。

A受審人は、船橋から電話連絡を受けた一等航海士の報告で衝突したことを知り、急ぎ昇橋して損傷模様を調査したところ、浸水もなく損傷は比較的軽微であることを確認したが、航行を打ち切り発航港に引き返した。

また、恵寿丸は、船尾船橋型の鋼製貨物船で、受審人Cと指定海難関係人Dほか4人が乗り組み、合金鉄1、244トンを載せ、船首3.00メートル船尾4.30メートルの喫水をもって、同月19日午後5時40分青森県八戸港を発し、三重県松坂港に向かった。

本船の船橋当直体制は、C受審人、D指定海難関係人及び一等航海士による3直4時間交替制をとり、船橋において機関の監視ができるようになっていたので、6時間交替で機関当直に入る機関長と一等機関士が見張りを兼ねており、翌20日午後7時30分ごろ船橋当直中のC受審人は、次直の一等航海士に対し、視界が悪くなったときの措置事項として、報告させる視程を具体的に示して必ず知らせるよう指示することなく、単に視界が悪くなったら知らせるよう告げて船橋当直を同人に引継ぎ、降橋して自室で休息した。

同11時30分ごろD指定海難関係人は、千葉県太東埼南東方沖合で前直の一等航海士からC受審人の前示指示の引継ぎを受けて船橋当直に就き、翌21日午前0時50分ごろ勝浦灯台から120度5海里ばかりの地点で針路を240度に定めて自動操舵とし、機関を約11.5ノットばかりの全速力前進にかけて進行したところ、程なくもや模様となって視程2海里ばかりとなったが、後続する同航船が視認できるので運航には特に支障はなく、そのうち視界が回復するものと思い、C受審人に報告することなく、霧中信号が行われぬまま、機関当直の機関長と共にカラーレーダーを監視していたものの、その時の状況に適した安全な速力とすることなく全速力で続航した。

同3時5分少し前D指定海難関係人は、野島埼灯台から118度4.3海里ばかりの地点に達したと

き、6海里レンジとしたレーダーで右舷船首12度5海里ばかりのところに著しく接近する状況にあるえりもの映像を初認し、そのころ視程は300メートルばかりとなっていたが、依然C受審人にその旨報告することなく、著しく接近する事態を避けるにあたり、陸岸寄りには同航船がいるので少し沖出ししておけば相手船は右舷側に替わって行くものと思ひ、大幅に減速するなどの措置をとることなく針路を10度左転して230度に転じ、同時9分ごろ同船の映像を右舷船首20度3海里ばかりに見るようになり、両船は著しく接近することを避けることができない状況となっていたものの、その速力を針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、また、必要に応じて停止する措置がとられないまま、更に10度左転して針路を220度に転じ、全速力のまま進行した。

同時12分少し過ぎD指定海難関係人は、レーダーでえりもの映像を右舷船首30度1.5海里ばかりに見るようになったとき、転針後もその方位が変わらずに接近しているのを認めて不安を感じ、機関の回転数を下げて速力を約9.6ノットとしたあと、自動操舵のまま針路を25度左転して195度に転じたが、依然その方位が変わらずに接近するので、衝突の危険を感じ、同時15分ごろ自ら船長室に赴き、就寝中のC受審人にこのことを知らせ昇橋を求めた。

C受審人は、急ぎ昇橋したところ、右舷前方至近にえりもの船体を認め、機関を停止としたが、時すでに遅く、ほぼ原針路、原速力のまま前示のとおり衝突した。

衝突の結果、えりものは右舷中央部やや船尾寄りの外板にき裂を伴う凹傷を生じ、恵寿丸は船首及び球状船首部を圧壊したが、のちいずれも修理された。

(原因)

本件衝突は、両船が、視界が制限された野島埼南東方沖合を航行中、西航する恵寿丸が、安全な速力にすることなく、レーダーで前方に探知したさんふらわあえりもと著しく接近することとなる事態を避けるにあたり、針路を左に転じたばかりか、著しく接近することを避けることができない状況となった際、その速力を針路を保つことのできる最小限度の速力に減じ、また、必要に応じて停止する措置をとらなかったことに因って発生したが、東航するさんふらわあえりもか、安全な速力にすることなく、前方の恵寿丸と著しく接近することを避けることができない状況となった際、速やかに翼角を後進にとって行き足を止める措置をとらなかったこともその一因をなすものである。

恵寿丸の運航が適切でなかったのは、船長が無資格者の船橋当直者に対し視界が悪くなったときの報告について指示を十分に行っていなかったことと、船橋当直者が、視界制限状態となったことを船長に報告しなかったことによるものである。

さんふらわあえりもの運航が適切でなかったのは、船長が船橋当直者に対し視界が悪くなったときの報告について指示を十分に行っていなかったことと、船橋当直者の視界制限状態における措置が適切でなかったことによるものである。

(受審人等の所為)

受審人Cが、房総半島南岸沿いに航行中、部下に船橋当直を命じる場合、視界が制限される状態となったときには確実に報告が得られるよう、船橋当直者に対し報告を求める視程を具体的に示して必ず報告するよう指示すべき注意義務があったのに、これを怠り、単に視界が悪くなったら知らせるよう告げ、具体的に報告するよう指示しなかったことは職務上の過失である。C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。

受審人Aが、房総半島南岸沿いに航行中、部下に船橋当直を命じる場合、通航船の多い海域であったのであるから、船橋当直者に対して視界が悪くなったときに自らが操船の指揮を執れるよう、視程を具体的に示して報告するよう指示すべき注意義務があったのに、これを怠り、視界は次第に良くなっていくものと思い、具体的に報告するよう指示しなかったことは職務上の過失である。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。

受審人Bが、視界が制限された野島埼南東方沖合を航行中、反航する恵寿丸と著しく接近することを避けることができない状況となっているのを認めた場合、速やかに翼角を後進にとって行き足を止めるべき注意義務があったのに、これを怠り、そのうち相手船が視認できるようになり、同船を左舷側に替わせるものと思い、行き足を止めなかったことは職務上の過失である。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3号を適用して同人を戒告する。

指定海難関係人Dが、視界が制限される状態となった際、船長に報告しなかったことは、本件発生の原因となる。D指定海難関係人に対しては勧告しない。

よって主文のとおり裁決する。