

令和 8 年 1 月 23 日

内航貨物船と外国籍船ケミカルタンカーとの海難事故
運輸安全委員会の船舶事故調査報告に対する声明

全日本海員組合

2025 年 10 月 30 日、運輸安全委員会は、2021 年 5 月 27 日愛媛県今治沖の来島海峡航路西口付近で内航貨物船「白虎」と外国籍船ケミカルタンカー「ULSAN PIONEER」が衝突した海難事故に関する事故調査報告を公表した。

運輸安全委員会は、旧海難審判庁が 2008 年の組織改編により、公正・中立な立場から科学的かつ客観的な事故原因の究明を行うことを目的として業務分割により設立された機関であり「事実情報の提供などの情報発信をタイムリーかつ積極的に行うとともに、事故調査の透明性の確保から情報の開示に努める」ことを行動指針に掲げている。それにもかかわらず、最終報告は 2021 年 5 月の事故発生から 4 年半以上もの期間を費やしている。

何故、最終報告がここまで遅れたのか疑義を生じさせるとともに怠慢であると言わざるを得ない。これが海難に対する知見・専門性を有する旧海難審判庁であればより迅速に事故調査・報告がなされたのではないかと思われる。

事故調査報告では、衝突の原因について「ULSAN PIONEER」の航海士が無線にて「白虎」の航海士との間で避航について確認していたにもかかわらず、「ULSAN PIONEER」が船長の指示により双方で確認した航法に従わず左側に大きく舵を切ったため両船が衝突したものと考えられるとしている。

一方、この調査報告では、「白虎」が予定通りの航路に向けて変針したことを殊更に問題視し、これが「ULSAN PIONEER」側を混乱させたとするばかりか、人的被害拡大の要因としても「白虎」の乗組員が「白虎のような大きい船が沈むわけがない」と考えるなど船の性能を良く認識していなかったと「白虎」側の乗組員に責任があるかのように論じている。

しかしながら、衝突後に「ULSAN PIONEER」が船長の操船指示により後進したことで浸水・沈没を早め、「白虎」の乗組員の避難が困難となり、人的被害の拡大を招いたと考えられるが、その問題について全く触れられていない。それだけでなく、「ULSAN PIONEER」が、マーチスからの指示を無視して、輻輳する航路の出入口間近を横断するようなコースを取ったことも、事故原因として軽視され

ている。

また事故発生時の初動調査を含め十分な調査が極めて重要であると思われるが、本件に於いては運輸安全委員会による「ULSAN PIONEER」の船長・乗組員に対する十分な調査・審問が行われたとは言い難い。

一方、地裁・高裁の審理においても「ULSAN PIONEER」の船長に操船上の落ち度があったとしているにもかかわらず、外国籍船の乗組員に対する調査を含め十分な審理が行われたとは言えないことへの疑念とともに、「白虎」の航海士のみ拘禁刑が科せられたことは、公正を欠いた司法判断と言わざるを得ない。

今回、運輸安全委員会の事故調査報告が公表されたが、その分析内容には問題もあるものの、多数の客観的資料が提供されており、調査報告が迅速に行われていれば司法による事故責任に対する判断も適切に行われていたと考えられる。

運輸安全委員会の調査報告が裁判中に公表されていたならば公正かつ十分な審理がなされ、違った判断がなされたのではないのかと疑念がぬぐえない。

海上交通の安全が担保され、船員が安心して海上輸送に従事できるよう、海難事故・重大インシデントに対する調査・勧告を行う運輸安全委員会における事故調査報告は極めて重要であり「迅速な報告書の作成・開示」がなされなければならない。

組合は、海を職場する我々船員が不幸にして海難事故に遭遇した場合、運輸安全委員会による事実関係に基づく事故原因の究明と因果関係などをタイムリーかつ迅速な最終報告がなされることを強く求める。

以 上