

令和4年広審第8号

裁 決

貨物船A漁船B被引かき養殖筏衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 三級海技士（航海）

受 審 人 b

職 名 B船長

操縦免許 小型船舶操縦士

本件について、当海難審判所は、理事官中山国夫出席のうえ審理し、
次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

受審人 b を戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の日時時刻及び場所

令和3年8月20日10時09分半少し前

音戸ノ瀬戸

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A

総 ト ン 数 498トン
全 長 69.98メートル
機 関 の 種 類 ディーゼル機関
出 力 735キロワット
船 種 船 名 漁船B
総 ト ン 数 12トン
登 録 長 16.30メートル
機 関 の 種 類 ディーゼル機関
漁船法馬力数 450キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

ア A

Aは、平成30年8月に進水し、上甲板後部に設けた3層の甲板室の最上層に操舵室を、甲板室前方の同甲板下に貨物倉1個を配し、前後部両マストを可倒式とする、最大搭載人員が7人の、バウスラスタを有する1機1軸の全通二層甲板船尾機関型貨物船で、瀬戸内海沿岸、九州北部等の各港間における岩塩等のばら積貨物輸送に従事していた。

操舵室は、その前面が船首端から約57メートル後方に位置し、同室前部に、操舵装置、レーダー2台、船舶自動識別装置（AIS）の情報も表示できるGPSプロッター、機関遠隔操縦装置、VHF無線電話、船内指令装置を組み込んだコンソールを装備していた。

海上試運転成績表によれば、喫水が船首1.855メートル船尾2.670メートル、空船で排水量1,333.68トンの状態において、約12ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で前進

中に舵角35度とした場合、旋回径が左回頭で188.5メートル、右回頭で203.3メートル、縦距が左回頭で233.6メートル、右回頭で255.3メートル、そして前示状態で前進中に後進を発令して船体が停止するまでの所要時間が4分33秒で、最短停止距離が684メートルであった。

なお、Aは、主機の燃料としてA重油を使用しており、航行中、機関を操作することが可能であった。

イ B

Bは、平成23年9月に進水し、採介藻（かき）漁業に従事するFRP製漁船で、船首側から順に船首甲板、前部甲板、操舵室及び後部甲板が配されて、船首甲板にクレーン1基を装備していた。

操舵室は、船尾寄りに配置され、前部中央に舵輪、同部左舷側にレーダー及びGPSプロッター、同部右舷側に機関操縦装置等を装備していた。

(2) 関係人の経歴等

(省略)

(3) 音戸ノ瀬戸の状況等

音戸ノ瀬戸は、広島県呉市警固屋地区の半島を形成する西岸と同県倉橋島北部の東岸とに挟まれ、同島の三軒屋ノ鼻東方沖合を北口、同半島南端の鼻埼西方沖合の最狭部を南口とする、長さ約700メートル最狭部の可航幅約60メートルの南北に延びる狭い水道で、安芸灘と広島湾とを結ぶ最短航路となることから、常用航路とする高速旅客船、フェリーのほか、貨物船や小型船舶が往来していた。

音戸ノ瀬戸は、東行して三軒屋ノ鼻沖合の湾曲部で南下に転じる場合及び西行して鼻埼沖合の湾曲部で北上に転じる場合のいずれも

地形により視野が遮られるので、水道を見通せる位置に音戸瀬戸北口灯浮標及び音戸瀬戸南口灯浮標（以下、灯浮標の名称については「音戸瀬戸」を省略する。）が設置され、北口灯浮標南方270メートル付近から194度（真方位、以下同じ。）方向に伸びて南口灯浮標北方130メートル付近に至る区間に、幅約60メートル長さ約1,000メートル維持水深5メートルの水路（以下「音戸水路」という。）が設けられていた。

そして、海上交通安全法第25条第2項の規定に基づき、総トン数5トン以上の船舶は、三軒屋ノ鼻東方合から鼻埼西方沖合に至る区間を南下する場合は北口灯浮標を、同区間を北上する場合は南口灯浮標をいずれも左舷に見て航行する経路が指定されており、海上保安庁刊行の瀬戸内海水路誌や同庁のホームページに当該経路（以下「指定経路」という。）が示されていた。

a 受審人は、音戸ノ瀬戸を通航するに当たり、北口及び南口両灯浮標を左に見て航行すること、同灯浮標に寄せて同水道を見通すこと、及び安全であり、かつ、実行に適する限り、同瀬戸の右側端に寄って航行することを承知していたほか、最狭部で行き会う他船の有無を、海上保安庁提供の音戸ノ瀬戸ライブカメラの映像で確かめるなどしていた。

一方、b 受審人は、音戸ノ瀬戸を通航するに当たり、北口及び南口両灯浮標を左に見て航行すること、同灯浮標に寄せて同水道を見通すこと、及び安全であり、かつ、実行に適する限り、同瀬戸の右側端に寄って航行することを承知していたが、かき養殖筏を曳航して音戸ノ瀬戸を通航した際に南口付近で筏が東方に圧流されたことがあったので、以降、南口付近では、西方の倉橋島東岸に寄せて航行していた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか2人が乗り組み、岩塩約1,550トンを積載し、船首3.4メートル船尾4.6メートルの喫水をもって、令和3年8月20日09時50分広島県三ツ子島西岸に設けられた三ツ子島埠頭第2^ふ棧橋を発し、音戸ノ瀬戸を南下する予定で、兵庫県東播磨港高砂地区に向かった。

a受審人は、音戸ノ瀬戸の通航に備え、一等航海士を船首に配置して見張りに当たらせ、自身が出港操船に引き続いて単独の船橋当直に就いてコンソール後方に立ち、舵輪を握って倉橋島北岸沖合を東行した。

a受審人は、ライブカメラの映像及び目視により音戸ノ瀬戸を通航する他船の状況を確認しながら操船に当たり、10時02分半僅か過ぎ音戸灯台から315.5度1,275メートルの地点に達したとき、同瀬戸の通航を終えて三軒屋ノ鼻沖合を北上する旅客船及び貨物船を認めたので、音戸ノ瀬戸の航行に支障となる他船はいないと思い、北口灯浮標に寄せるなど、同瀬戸を十分に見通せる位置に向けることなく、針路を122度に定め、7.1ノットの速力で、指定経路に沿わないまま三軒屋ノ鼻北岸沖合に向けて進行した。

a受審人は、三軒屋ノ鼻北岸約300メートル沖合の湾曲部に至って南下に転じることとし、10時07分僅か過ぎ音戸灯台から011度325メートルの地点で、154度の針路に転じたとき、右舷船首25度630メートル付近に、B及び同船が曳航するかき養殖筏とで構成する引船列（以下「B引船列」という。）が音戸ノ瀬戸を北上しており、その後同瀬戸でB引船列と行き会うおそれがあったが、地形により視野が遮られ、音戸ノ瀬戸を見通すことができなかったため、B引船列の存在にも、同引船列と音戸ノ瀬戸で行

き会うおそれがあったことにも気付くことができないまま同瀬戸北口に向けて続航した。

こうして、a受審人は、安全な水域で待機するなど、B引船列と行き会う状況を回避しないまま進行し、10時08分半少し前音戸灯台から030度230メートルの地点に至って音戸ノ瀬戸を見通したところ、右舷船首19度330メートルのところにB引船列を初めて視認し、衝突の危険を感じて急ぎ機関を全速力後進にかけたが、及ばず、10時09分半少し前音戸灯台から091度215メートルの地点において、Aは、165度に向首し、2.5ノットの速力になったとき、その船首部が、Bが曳航するかき養殖筏に前方から60度の角度で衝突した。

当時、天候は晴れで風はほとんどなく、潮候は下げ潮の中央期に当たり、視界は良好であった。

また、Bは、b受審人が1人で乗り組み、ベトナム社会主義共和国籍の船員2人を乗せ、2台のかき養殖筏を縦列に連結して一体とした幅11メートル全長50メートルの筏（以下「連結筏」という。）を、直径30ミリメートル長さ約40メートルの曳航索^{つな}で繋いでB船尾から連結筏後端までの距離が約90メートルとなったB引船列を構成し、船首0.5メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、令和3年8月20日09時00分広島県呉港広区を発し、音戸ノ瀬戸を北上する予定で、同県能美島北岸に位置する三高港に向かった。

b受審人は、操縦席に腰を掛けて舵輪を握り、レーダーを休止して目視による見張りに当たりながら、鼻崎沖合の湾曲部で北上に転じるつもりで、警固屋地区の半島南岸沖合を西行した。

b受審人は、音戸ノ瀬戸を見通すことができる南口灯浮標を左方

約50メートルに見る地点を航過した後、東方に圧流されることを見込んで同瀬戸の左側端に寄せて北上することとし、10時04分半僅か前鼻崎沖合の湾曲部となる、音戸灯台から181度810メートルの地点で、針路を010度に定め、5.0ノットの速力で進行した。

b受審人は、最狭部を航過し終え、次第に可航幅が広がるので音戸ノ瀬戸の右側端に寄せることとし、10時07分半少し過ぎ音戸灯台から167度320メートルの地点で、針路を025度に転じて続航した。

b受審人は、10時08分半少し前音戸灯台から132度205メートルの地点に至ったとき、左舷船首32度330メートルのところ、三軒屋ノ鼻の陰から現れた南下中のAを初めて視認し、同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めたが、Aが音戸ノ瀬戸北方水域で待機して自船と行き会うことを回避するものと思い、直ちに機関を後進にかけて行きあしを止めるなど、衝突を避けるための措置をとらなかった。

こうして、b受審人は、同じ針路及び速力で進行中、待機する様子を見せないまま南下を続けるAに衝突の危険を感じ、右舵をとったが、及ばず、Bの船首及び連結筏が045度に向いたとき、原速力で前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首部に修理を要さない擦過傷を、B引船列は、連結筏を構成する竹材の割損等を生じた。

(航法の適用)

本件は、海上交通安全法（以下「海交法」という。）の適用水域である音戸ノ瀬戸において、AとB引船列とが衝突したものであり、事実の

経過で示したとおり、当該瀬戸は同法第25条第2項の規定に基づく経路が指定されており、同条第3項に、できる限り、同経路によって航行しなければならないと定められていることから、海交法第25条が適用される。

また、互いに、地形により視野が遮られ、衝突の約1分前に視認したときに切迫した衝突の危険がある場合は、船員の常務として衝突を避けるための措置をとらなければならないことから、海上衝突予防法（以下「予防法」という。）第38条及び第39条が適用される。

音戸ノ瀬戸が狭い水道に該当するので、予防法第9条（狭い水道等）を適用することについて検討する。

音戸ノ瀬戸北口となる三軒屋ノ鼻東方沖合水域は、可航幅が約150メートルあることから、南下あるいは北上する高速旅客船、フェリー、内航貨物船及び小型船舶が、安全であり、かつ、実行に適する限り右側端に寄って航行できるが、最狭部となる音戸ノ瀬戸南口の鼻崎西方沖合水域は、可航幅が約60メートルしかなく、モーターボートや筏などを曳航しないで航行する漁船等の小型船舶を除けば、狭い水道等の内側でなければ安全に航行することが困難となることが認められる。

また、A及びB引船列が、可航幅が約150メートルある三軒屋ノ鼻東方沖合で衝突しているものの、B引船列は、連結筏が東方へ圧流されることを考慮し、Bが左側端に寄り、連結筏が右側端に寄せられる態勢で鼻崎西方沖合水域を北上し、同沖合の最狭部を抜けて右側端に寄せようとして進行中に衝突し、一方、Aは、左側端寄りを北上中のB引船列を右舷船首方に視認したので、右側端に寄せられないまま衝突したものと考えられることから、当時、両船が右側端に寄って航行することが安全であり、かつ、実行に適する状況にあったとは認められない。

以上のことから、本件に同条を適用するのは相当でない。

したがって、本件は、海交法第25条及び予防法第38条及び第39条の両規定を適用することになる。

(原因の考察)

本件は、地形により視野が遮られる音戸ノ瀬戸において、南下中のAと北上中のB引船列とが、同瀬戸北口付近で衝突したものである。

B引船列は、音戸ノ瀬戸を見通すことができる南口灯浮標を左方約50メートルに見る地点を航過した後に北上に転じたものの、倉橋島北岸沖合を東行中のAは、同瀬戸を十分に見通せる位置に向けることなく音戸ノ瀬戸に向けて南下に転じたことから、地形により視野が遮られ、衝突する約1分前まで互いに存在を認めることができないまま接近して衝突に至っており、Aが、同瀬戸を十分に見通せる位置に向け、その後指定経路に沿っていれば、B引船列の存在も、音戸ノ瀬戸で同引船列と行き会うおそれがあったことにも気付き、同瀬戸北方水域で待機することができたものと認められる。

したがって、Aが、音戸ノ瀬戸に向けて南下に転じる際、同瀬戸を十分に見通せる位置に向けなかったことは、本件発生の原因となる。

B引船列が、衝突の約1分前に南下中のAを視認した際、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。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、倉橋島北岸沖合を東行中のAが、音戸ノ瀬戸に向けて南下に転じる際、同瀬戸を十分に見通せる位置に向けなかったことと、音戸ノ瀬戸を北上中のB引船列が、衝突を避けるための措置をとらなかったこととによって発生したものである。

a 受審人は、倉橋島北岸沖合を東行中、音戸ノ瀬戸に向けて南下に転

じる場合、指定経路に沿うよう、北口灯浮標に寄せるなど、音戸ノ瀬戸を十分に見通せる位置に向けるべき注意義務があった。しかるに、同人は、音戸ノ瀬戸の通航を終えて三軒屋ノ鼻沖合を北上する旅客船及び貨物船を認めたので、同瀬戸の航行に支障となる他船はいないと思い、音戸ノ瀬戸を十分に見通せる位置に向けなかった職務上の過失により、B引船列の存在にも、同引船列と音戸ノ瀬戸で行き会うおそれがあったことにも気付くことができず、安全な水域で待機するなど、B引船列と行き会う状況を回避しないまま同瀬戸を南下して同引船列との衝突を招き、A及び連結筏に損傷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3号を適用して同人を戒告する。

b受審人は、音戸ノ瀬戸を北上中、同瀬戸を南下中のAを視認し、同船と衝突のおそれがある態勢で接近する状況を認めた場合、直ちに機関を後進にかけて行きあしを止めるなど、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、Aが音戸ノ瀬戸北方水域で待機して自船と行き会うことを回避するものと思い、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、Aとの衝突を招き、同船及び連結筏に損傷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3号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年8月30日

広島地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人