

令和3年広審第47号

裁 決

旅客船AモーターボートB衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 五級海技士（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bを戒告する。

受審人a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6月12日16時17分

愛媛県松山港第1区

2 船舶の要目

船種 船名 旅客船A

モーターボートB

総トン数	185トン	3.1トン
登録長	27.50メートル	9.61メートル
機関の種類	ディーゼル機関	ディーゼル機関
出力	590キロワット	242キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備、性能等

##### ア A

Aは、平成30年6月に進水した、最大搭載人員が、船員が4人、航行予定時間1.5時間未満で車両を搭載した場合の旅客が150人の、1機2軸で船首尾にそれぞれ推進器を有する全通一層甲板の両頭型旅客船兼自動車渡船で、いずれも松山港第1区の高浜地区と同県興居島泊地区間を、片道約10分の所要時間で1日に14往復する定期航路に就航していた。

操舵室は、甲板室最上層の航海甲板の中央部に設けられ、2台の操舵スタンド間に機関操縦スタンド1台を装備しており、高浜地区に向かう際及び泊地区に向かう際（以下、高浜地区に向かう際の進行方向を船首方向とする。）とで、操舵スタンドが使い分けられていた。

旅客船の操縦性能に関する資料によれば、喫水船首1.870メートル船尾1.835メートル、出力状態4/4で前進中、最大旋回圏及び縦距が左旋回時に53メートル及び66メートル、右旋回時に34メートル及び65メートルで、停止性能試験における最短停止時間が31秒、同距離が107メートルであった。

##### イ B

Bは、平成13年4月に進水し、漁ろう以外のことをする間の最大搭載人員が9人の、モーターホーンを備えたFRP製小型兼

用船で、船尾寄りに操舵室を、同室前部下方に船室を、操舵室の前方及び後方にいずれもオーニングを展張した船首、船尾両甲板を設け、前部右方に舵輪、機関操縦レバー及びレーダーを設けた操舵室のほか、舵及び機関の各操作ダイヤルを備える遠隔操縦装置（以下「リモコン」という。）の延長コードが届く範囲で操船することが可能であった。

(2) 松山港第1区の状況

松山港は、港則法上の特定港に指定される、愛媛県の中央部に設けられた瀬戸内海に面する港湾で、松山港第1区が、興居島東岸と四国側の松山市西岸とに挟まれた高浜瀬戸を含む水域に設定されており、高浜、三津両地区及び興居島沿岸に設けられた着棧施設や漁港に出入りする旅客船や漁船が行き交っていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか3人が乗り組み、旅客30人を乗せ、車両5台を積載して船首尾とも2.0メートルの喫水となり、令和3年6月12日定刻の16時10分泊地区を発し、高浜地区に向かった。

a受審人は、周囲約2海里をGPSプロッターに、0.75海里レンジでオフセンターとして前方約1.2海里をレーダーに、いずれもヘッドアップで表示させて単独で操船に当たり、16時11分半少し前松山港高浜5号防波堤灯台（以下「松山港高浜灯台」という。）から238.5度（真方位、以下同じ。）1.37海里の地点で、針路を082度に定め、7.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵によって進行した。

a受審人は、針路を定めた際、左舷船首方に南下中のBを初めて視認し、総トン数20トン未満の汽艇である同船が避航船に、自船が保持船に相当することを認めてBに対する動静監視に当たりなが

ら続航した。

a 受審人は、16時16分松山港高浜灯台から224.5度1,670メートルの地点に達したとき、Bが、方位がほとんど変わらずに左舷船首44度400メートルとなり、その後、衝突のおそれがある態勢で自船の進路を避ける気配を見せないまま接近するのを認めたが、漁船は小回りが利くので、Bが自船を避けるものと思い、警告信号を行うことも、間近に接近しても、直ちに行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行した。

a 受審人は、Bを目視しながら続航中、避航の様子を見せないまま至近に迫った同船に危険を覚え、左舵一杯としたが、効なく、16時17分松山港高浜灯台から219.5度1,510メートルの地点において、Aは、原針路、原速力のまま、その左舷後部外板にBの船首部が前方から45度の角度で衝突した。

当時、天候は雨で風力1の北風が吹き、海上は穏やかで、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、同乗者1人を乗せ、遊覧の目的で、船首0.4メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、同日14時00分松山港三津地区の係留地を発し、愛媛県野忽那漁港に向かった。

b 受審人は、14時50分野忽那漁港に到着し、同乗者を連れて野忽那島に上陸し、散策するなどして過ごした後、15時30分前示漁港を発して帰航の途に就いた。

b 受審人は、周囲約1.5海里をノースアップでGPSプロッターに、0.75海里レンジでオフセンターとして前方約1海里をヘッドアップでレーダーにそれぞれ表示させ、同乗者を操縦席に腰を掛けさせて自身が同席左方に立ち、リモコンを操作しながら釣島水道を

横切り、高浜瀬戸に向けて南下した。

b 受審人は、高浜瀬戸を南下し、興居島東岸の神埼東方沖合を航過して松山港第1区に入域し、16時09分少し過ぎ松山港高浜灯台から326度1,240メートルの地点で、針路を187度に定め、機関を全速力前進の回転数毎分1,000にかけ、9.2ノットの速力で自動操舵により進行した。

b 受審人は、16時12分頃右舷船首方にAを初めて視認し、同船が高浜地区に向かう旅客船兼自動車渡船であることが分かり、16時13分頃一見してAまで距離があり、同船以外に他船を見掛けなかったため、前日の操業で汚れた船首甲板を洗浄することとしてリモコンを甲板室前部囲壁に据えつけ、同甲板の洗浄作業を始めた。

b 受審人は、16時16分松山港高浜灯台から226.5度1,280メートルの地点に達したとき、Aが右舷船首31度400メートルとなり、同船の方位がほとんど変わらぬまま衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、船首甲板の洗浄作業に気をとられ、Aに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かず、同船の進路を避けることなく続航した。

b 受審人は、船首甲板の洗浄作業に当たりながら進行中、至近に迫ったAに気付き、右舵一杯として機関を中立運転としたが、及ばず、Bは、217度に向首したとき、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、左舷後部外板に擦過傷を、Bは、船首部に亀裂等をそれぞれ生じたが、いずれも後に修理された。

(航法の適用)

本件は、港則法が適用される松山港において、昼間、互いに他の船舶

の視野の内にある状況下、AとBとが衝突したものであり、同船が総トン数20トン未満の汽船であることから同法の汽艇に、Aが総トン数20トン以上の船舶であることから同法の汽艇以外の船舶に該当し、両船が互いに視認すれば、このことを認識し得ると認められることから、港則法第18条第1項によって律するのが相当である。

(原因及び受審人の行為)

本件衝突は、松山港第1区において、汽艇に該当するBが、動静監視不十分で、汽艇以外の船舶に該当するAの進路を避けなかったことによって発生したが、Aが、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

b受審人は、松山港第1区において、三津地区の係留地に向けて南下中、東行中のAを右舷船首方に視認した場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、Aに対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、船首甲板の洗浄作業に気をとられ、Aに対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、同船の方位がほとんど変わらぬまま衝突のおそれがある態勢で接近する状況に気付かず、Aの進路を避けないまま進行して同船との衝突を招き、A、B両船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。

a受審人は、松山港第1区において、高浜地区に向けて東行中、Bが、衝突のおそれがある態勢で自船の進路を避ける気配を見せないまま間近に接近するのを認めた場合、直ちに行きあしを止めるなど、衝突を避けるための協力動作をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、漁船は小回りが利くので、Bが自船を避けるものと思い、衝突を避けるた

めの協力動作をとらなかった職務上の過失により、Bとの衝突を招き、A、B両船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。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年10月26日

広島地方海難審判所

審判長 審判官 濱 田 真 人

審判官 丸 田 稔

審判官鈴木勲は、差し支えにつき署名押印することができない。

審判長 審判官 濱 田 真 人