

令和3年広審第51号

裁 決

貨物船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、理事官川西篤史出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人bの小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

受審人aを懲戒しない。

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3月19日21時22分少し前

音戸ノ瀬戸

2 船舶の要目

船種 船名 貨物船A

モーターボートB

総トン数	199トン	5トン
全長	58.30メートル	9.97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	735キロワット	320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24年3月に進水し、船楼甲板後部に設けた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、最大搭載人員が4人の1機1軸の全通船楼二層甲板船尾機関型貨物船で、操舵室は、その前面が船首端から約45メートル後方に位置し、同室前部に設けたコンソールには、中央に操舵スタンド、右舷側に機関遠隔操縦装置等を、左舷側にレーダー2台、GPSプロッター等を装備していた。

海上試運転成績表写によれば、喫水が船首1.050メートル船尾2.775メートル排水量649.80トンの状態において、主機出力を負荷4分の4として約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、定常旋回径が左回頭で175メートル、右回頭で165メートル、縦距が左回頭で194メートル、右回頭で203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約1分11秒であった。

イ B

Bは、令和2年1月に進水し、船舶所有者が社員の福利厚生の一環として遊覧等に用いる目的で同月に購入した、最大搭載人員が旅客11人及び船員1人の、船体中央部に甲板室、同室前方の

甲板下に船室を設け、バウ及びスタンスラストを備える1機1軸のFRP製プレジャーモーターボートで、甲板室前部右舷側に操縦席、同席左方に1人掛けの座席（以下「助手席」という。）、同室後部にソファ及びテーブルを備え、操縦席のコンソールパネルに舵輪、機関操縦装置等を組み込み、同パネル上面にレーダー及びGPSプロッターを装備し、携帯式エアホーンが搭載されていた。

(2) 関係人の経歴等

ア a 受審人

a 受審人は、（途中省略）Aには、引き渡し時から船長として乗船しており、音戸ノ瀬戸の通航経験が豊富であった。

イ b 受審人

b 受審人は、（途中省略）令和2年2月から同船に船長として乗船するようになり、1か月に6回ないし7回釣行などに用いており、昼間、音戸ノ瀬戸を10回ないし20回通航していたが、夜間に同瀬戸を通航した経験はなかった。そして、Bの操縦性能については、旋回横距が約20メートル、全速力前進中の最短停止距離が約30メートルであること及び短時間で停止することを把握していた。

(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崎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、三軒屋ノ鼻東方沖合から鼻崎西方沖合に至る区間を航行する場合は北口、南口両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、南口両灯浮標を左舷に見て航行すること、各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、反航船と行き会うことが予想され、当該船舶が貨物船や旅客船で安全に航過することが困難であると判断すれば、反航船が通航を終えるまで音戸水路外で待機していた。

一方、b 受審人は、三軒屋ノ鼻東方沖合から鼻崎西方沖合に至る区間を航行する場合は北口、南口両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いることも音戸ノ瀬戸ライブカメラの映像が提供されていることも承知していなかった。

(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、空船で、船首1.2メートル船尾2.6メートルの喫水をもって、令和3年3月19日21時00分広島県呉港を発し、音戸ノ瀬戸を南下する予定で、法定灯火を表示して兵庫県湊港に向かった。

a受審人は、音戸ノ瀬戸の通航に備え、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、北口灯浮標に寄せて同灯浮標西方沖合を南下していたところ、同瀬戸を北上する高速旅客船を認めて機関を中立運転とし、速力を約3ノットに減じて同船が通航を終えるのを待ち、高速旅客船が自船の東方を航過した後、引き続き反航船の有無を確認しながら音戸水路北口に向けて南下を続けた。

a受審人は、音戸ノ瀬戸を北上する船舶がないことを確認して音戸水路に入航し、21時20分少し前音戸灯台から123度195メートルの、第二音戸大橋下方となる地点で、197度の針路に定め、8.8ノットの速力で、南口灯浮標西方沖合に向ける予定で進出した。

針路を定めて間もなく、a受審人は、第二音戸大橋下方を航過したところ、南口灯浮標南方沖合を西行するBを認め、同船が西行しながら減速したので、音戸漁港鰯浜地区に向かうものと見込んで続航した。

a受審人は、Bの動静を監視しながら南下を続けていたところ、21時21分少し過ぎ音戸大橋橋梁灯（C1灯）（以下「C1灯」という。）から258度10メートルの地点で、同船が、南口灯浮標北西方沖合で右転した後、両舷灯を見せて音戸水路の左側端寄り北上するのを認め、安全である限り同水路の左側端に寄せること

として針路を180度に転じ、互いに右舷を対し、約50メートル隔てて無難に航過する態勢として進行した。

a受審人は、針路を転じた後、自船の存在をBに示すために探照灯を照射し、21時21分半C1灯から187度90メートルの地点に達したとき、右舷船首36度110メートルのところを北上していたBが、突然右転して自船の前路に向けたのを認め、汽笛の吹鳴、左転、機関の中立運転を立て続けに行ったが、及ばず、21時22分少し前C1灯から183.5度155メートルの地点において、Aは、船首が146度を向き、7.0ノットの速力になったとき、その船首がBの左舷船首部に直角に衝突した。

当時、天候は晴れで風力1の南風が吹き、潮候は上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、社員2人を乗せ、船首0.7メートル船尾1.6メートルの喫水をもって、令和3年3月19日17時30分広島市江波地区所在のマリーナを発し、音戸ノ瀬戸を南下する予定で、愛媛県小安居島沖合の釣り場に向かった。

b受審人は、18時50分頃釣り場に到着し、漂泊しながら釣りをしたものの、釣果が得られなかったので帰航の途に就くこととし、操縦席に腰を掛けて舵輪を握り、社員1人を助手席に腰掛けさせ、法定灯火を表示してレーダー及びGPSプロッターを起動し、同プロッターに表示させた往路の航跡を辿るつもりで、21時00分釣り場を発進した。

b受審人は、安芸灘を北上して倉橋島北部の東岸沖合に向かい、21時19分僅か前C1灯から106.5度1,170メートルの地点で、針路を264度に定め、26.5ノットの速力で、南口灯浮標南方沖合に向けて進行した。

b 受審人は、GPSプロッター画面で往路の航跡を探すうち、南口灯浮標南方沖合を通り過ぎたことに気付き、21時20分半僅か前C1灯から194度480メートルの地点で、速力を10.0ノットに減じるとともに右舵をとって同灯浮標西方沖合を回り込み、21時21分少し前C1灯から199度420メートルの地点で、音戸水路を見通すことも、同水路の右側端に寄せることもせず、レーダーを0.125海里レンジにして針路を016度に転じ、同水路左側端寄りに向けた。

b 受審人は、GPSプロッター画面を見ながら操船に当たり、21時21分半C1灯から202.5度190メートルの地点に達したとき、往路の航跡を辿ることに気をとられ、見張りを十分に行わなかったため、右舷船首20度110メートルのところを南下するAの存在にも、そのままの針路及び速力で進行すれば、互いに右舷を対し、約50メートル隔てて無難に航過する態勢であることにも気付かないまま、速力を8.0ノットに減じ、往路の航跡に戻すつもりで右舵をとった。

こうして、Bは、右転してAの前路に進出し、船首が056度を向いたとき、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塗膜剥離を、Bは、左舷船首部上甲板及び舷縁の亀裂等を生じた。

(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、それぞれ、第一項又は前

項の経路によつ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。

海上衝突予防法（以下「予防法」という。）第9条第1項では「狭い水道又は航路筋（以下「狭い水道等」という。）をこれに沿つて航行する船舶は、安全であり、かつ、実行に適する限り、狭い水道等の右側端に寄つて航行しなければならない。」と定められているところ、音戸ノ瀬戸は同条に規定された狭い水道等に該当し、船舶の要目及び事実の経過で示したA、B両船の全長、幅、喫水、操縦性能及び音戸水路外で待機して反航船の通航を待った実績並びに同瀬戸の可航幅及び水深に照らすと、両船のうちBについては、音戸ノ瀬戸の右側端に寄つて航行することが、安全であり、かつ、実行に適する状況であったと認められることから、同条第1項が適用される。

また、A、B両船は、そのまま進行すれば互いに右舷を対して無難に航過する態勢であったところ、衝突の約20秒前、両船の距離が110メートルとなったとき、南下中のAの前路に向けて北上中のBが右転し、その直後に両船が衝突したものであり、当該右転以降、両船に衝突を回避する措置をとるための距離的、時間的な余裕はなかったものと認められることから予防法第38条及び第39条の船員の常務が適用される。

以上のことから、本件は、海交法第25条、予防法第9条第1項、同法第38条及び第39条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、夜間、音戸ノ瀬戸において、Bが、同瀬戸を北上する際、音戸ノ瀬戸を見通さなかったことと、同瀬戸を航行中、右側端に寄つて航行しなかったばかりか、見張り不十分で、無難に航過する態勢であった南下中のAの前路に進出したこととによって発生したものである。

b 受審人は、夜間、音戸ノ瀬戸を北上する場合、同瀬戸を航行する他船を見落とすことがないよう、見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、往路の航跡を辿ることに気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、南下するAの存在にも、そのままの針路及び速力で進行すれば、互いに右舷を対し、無難に航過する態勢であることにも気付かないまま右転してAの前路に進出し、同船、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2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1か月停止する。

a 受審人の行為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年12月20日

広島地方海難審判所

審判官 濱 田 真 人

審判官 丸 田 稔

審判長審判官鈴木勲は、差し支えにつき署名押印することができない。

審判官 濱 田 真 人