令和6年広審第4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 四級海技士（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、理事官岸尾光一及び同官江頭英夫出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の四級海技士（航海）の業務を2か月停止する。

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5年8月6日22時18分僅か過ぎ

愛媛県波妻ノ鼻南西方沖合

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	6 9 8 トン	4. 9 トン
全 長	7 3. 8 3 メートル	1 2. 1 5 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	1, 4 7 1 キロワット	2 7 9 キロワット

3 事実の経過

(1) Aの設備及び操縦性能

Aは、平成6年11月に進水し、バウスラスターを装備した船尾船橋型の鋼製砂利採取運搬船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、その右舷側に機関遠隔操縦装置、左舷側に1号レーダー及び2号レーダーをそれぞれ備えていた。

操縦性能は、海上公試運転成績書（船体部）によると、船首喫水1.724メートル船尾喫水3.771メートルの状態において、速力12.743ノットで前進中、左舵及び右舵各35度をとったとき、最大縦距が118メートル及び122メートル、最大横距が133メートル及び129メートル、90度回頭に要する時間が左旋回で38秒9、右旋回で42秒1であり、全速力後進を発令してから船体が停止するまでの所要時間及び最短停止距離が1分33秒及び317メートルであった。

(2) Bの設備

Bは、平成7年4月に進水し、最大搭載人員が船員2人及び旅客12人のFRP製モーターボートで、船体中央やや後方に操舵室を配し、同室右舷寄りに舵輪、機関操縦レバー及び操縦席を設け、同室前部中央に魚群探知機能の付いたGPSプロッター（以下「GPSプロッター」という。）及びレーダーをそれぞれ備えていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか4人が乗り組み、海砂1,340立方メートル

ルを積載し、船首3.4メートル船尾5.6メートルの喫水をもって、令和5年8月6日19時50分愛媛県長浜港を発し、阪神港に向かった。

a 受審人は、出港操船に引き続いて単独の船橋当直に就き、航行中の動力船を示す法定の灯火を表示し、伊予灘東部を北上して安芸灘南航路第1号灯浮標を航過し、22時05分波妻ノ鼻灯台から223度（真方位、以下同じ。）3.43海里の地点で、針路を031度に定め、機関を全速力前進にかけて11.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により進行した。

a 受審人は、1号レーダーをコースアップの2海里レンジで船首方を3.5海里表示させるオフセンターとして作動させ、操舵スタンド後方に置いた椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、右舷前方にBの白、緑2灯を初認し、右舷後方に自船より速い同航するフェリーを認め、同船が自船の右舷側を追い越す状況となったことから注意し、Bから目を離して続航した。

22時15分半 a 受審人は、波妻ノ鼻灯台から238度1.62海里の地点に達したとき、Bが右舷船首33度1.1海里のところとなり、その後同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、右舷側を追い越しているフェリーを見ることに気をとられ、方位変化を確かめるなど、Bに対する動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかった。

a 受審人は、Bの進路を避けることなく進行し、22時18分僅か前右舷船首至近に迫った同船を認め、昼間信号灯を照射して機関を中立運転としたものの、効なく、22時18分僅か過ぎ波妻ノ鼻灯台から248度1.23海里の地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その船首がBの左舷船尾部に、前方から52度の角

度で衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、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、知人10人を乗せ、花火大会の観覧を終えて帰航する目的で、船首0.5メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、同日21時10分愛媛県今治港第2区を発し、同県松山港第1区の係留地に向かった。

b受審人は、航行中の動力船を示す法定の灯火を表示し、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、操縦席に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、安芸灘東部を西行し、波妻ノ鼻西方沖合を南下していたところ、右舷前方に北上するフェリーの灯火を認めたので、同船と左舷を対して航過することとし、22時15分半波妻ノ鼻灯台から226度1,000メートルの地点で、針路を263度に定め、機関を回転数毎分2,000にかけて18.0ノットの速力で、手動操舵により進行した。

針路を定めたとき、b受審人は、左舷船首19度1.1海里のところ、Aの白、白、緑3灯を視認することができ、その後同船が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する状況であったが、北上するフェリーの動静に気をとられ、見張りを十分に行わなかったため、このことに気付かなかった。

b受審人は、警告信号を行うことも、間近に接近しても、衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航し、Bは、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、Aは、船首部外板に修理を要しない擦過傷等を生じ、Bは、左舷船尾部外板に破口等を生じ、転覆した後に沈没し、B同乗者9人が頸椎捻挫等を負った。

(航法の適用)

本件は、夜間、波妻ノ鼻南西方沖合において、北上中のAと西行中のBとが衝突したもので、衝突地点付近は、海上交通安全法の適用海域であるが、同法には本件に適用される航法規定がないことから、一般法である海上衝突予防法が適用されることとなる。

両船は、ともに航行中の動力船に該当し、互いに他の船舶の視野の内にあり、AからはBを右舷前方に、BからはAを左舷前方にそれぞれ見て、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近し、Aが避航義務を、Bが針路、速力の保持、警告信号及び協力動作履行の各義務を果たすのに十分な時間的、距離的余裕があったものと認められることから、海上衝突予防法第15条の横切り船の航法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、波妻ノ鼻南西方沖合において、両船が互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近した際、北上するAが、動静監視不十分で、前路を左方に横切るBの進路を避けなかったことによって発生したが、西行するBが、見張り不十分で、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。

a 受審人は、夜間、波妻ノ鼻南西方沖合において、阪神港に向けて北上中、右舷前方にBを認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、方位変化を確かめるなど、同船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、右舷側を追い越しているフェリーを見ることに気をとられ、B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、同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近している状況に気付かず、Bの進路を避けることなく進行して

衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせ、B同乗者9人を負傷させるに至った。

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2号を適用して同人の四級海技士（航海）の業務を2か月停止する。

b受審人は、夜間、波妻ノ鼻南西方沖合において、松山港に向けて西行する場合、接近する他船を見落とすことのないよう、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、北上するフェリーの動静に気をとられ、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近するAに気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行して衝突を招き、A及びB両船にそれぞれ損傷を生じさせ、自船同乗者9人を負傷させるに至った。

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6年6月26日

広島地方海難審判所

審判官 永 本 和 寿