

昭和52年第二審第5号

機船ふたば機船グレート・ビクトリー衝突事件〔原審広島〕

言渡年月日 昭和53年2月28日

審判庁 高等海難審判庁（上野將、清水信重、乗田道雄、三田達三、諏訪欣二）

理事官 田原不二三

損害

ふたば—衝突箇所くさび型大破口沈没、乗組員1名、乗客4名死亡、乗組員6名、乗客4名負傷
グ号—左舷側外板小凹損、擦過傷、左舷錨爪曲損、右舷側外板、擦過傷、凹損

原因

航法違反

二審請求者 理事官小林芳正、補佐人a、同b及び同c（いずれもA、B両受審人選任）

主文

本件衝突は、ふたば及びグレート・ビクトリーの両船が、それぞれ狭水道における適切な航法を守らなかったことに因って発生したものである。

受審人Aの甲種船長の業務を1箇月停止する。

理由

（事実）

船種 船名 機船ふたば

総トン数 1,933トン

長さ 82.50メートル

幅 15.50メートル

深さ 5.20メートル

船橋の位置 船首端から約17メートル後方

航行区域 沿海区域

旅客定員 610人

車両とう載能力 8トン積トラック14台及び4トン積トラック18台または乗用車71台

機関の種類 ディーゼル機関4個

出力 6,400馬力

受審人 A

職名 船長

海技免状 甲種船長免状

受 審 人 B
職 名 一等航海士
海 技 免 状 甲種一等航海士免状

指定海難関係人 C
職 名 F株式会社運航管理者

船 種 船 名 機船グレート・ビクトリー
総 ト ン 数 7, 5 1 9トン
長 さ 1 5 0. 9 5メートル
幅 1 9. 0 0メートル
深 さ 1 0. 5 0メートル
船 橋 の 位 置 ほぼ中央
機 関 の 種 類 ディーゼル機関2個
出 力 8, 6 0 0馬力

指定海難関係人 D
職 名 船長

事件発生の年月日時刻及び場所

昭和51年7月2日午後7時44分

広島湾口諸島水道ミルガ瀬戸

1 諸島水道について

諸島水道は、瀬戸内海西部の伊予灘から広島湾に通じる水道の1つで、津和地島とその西方情島との間にあり、諸島によって東西に分かれ、東側のイガイ瀬戸は、両岸に浅瀬があるため一般には通航せず、西側のミルガ瀬戸は、情島東端の荒神鼻から拡張する礁脈のため、可航幅が400メートル足らずに狭められ、かつ、最狭部で変針しなければならない欠点があるが、隣接するクダコ、怒和島の両水道に比べて航程が少し短縮されるので、従来主として小型船が利用し、海上保安庁刊行の瀬戸内海水路誌には、ミルガ瀬戸の中央から少し諸島寄りを通る北航及び南航の各針路法を詳細に記載し、その末尾に、同瀬戸通航中大角度の変針は禁物である、針路に気をとられず瀬戸の中央を通航するよう注意する、上げ潮流のときは荒神鼻のほうへ圧流される傾向がある、順流に乗って航行する船舶を安全にかわす余地がない場合、逆潮船は待ったほうがよい等の注意及び参考事項が掲げている。

2 F株式会社の細島（宮崎県）、広島航路の運航管理について

同社は、細島、広島航路の外3航路を運航していたが、海上運送法第10条の2の規定により、輸送の安全を確保する目的をもって、運航管理規程を作成し、ついで細島、広島航路における同規程運用上

の諸基準を明確にするため、同航路の船舶運航基準を定め、同運航基準の第8条において、第1基準航路（怒和島水道経由）及び第2基準航路（諸島水道経由）を設け、原則として第1基準航路を使用し、第2基準航路は、風速毎秒10メートル以下、視程2,000メートル以上、潮流2ノット以下であって船長が安全と判断したときにのみ使用することとした。

指定海難関係人Cは、前示の運航管理規程に定める運航管理者として本社（東京）において勤務し、本社及び日向（細島）、広島その他の各ターミナルに配置した運航管理者代理等を指揮監督し、同規程に定める業務全般を統轄し、船長と協力して運航及び輸送の安全確保につとめていた。

3 両船の運航経過

ふたばは、主機の遠隔操縦装置を備えた双暗車の旅客船兼自動車渡船で、細島、広島航路に就航していたが、旅客58人車両24台を載せ、船首3.66メートル船尾3.92メートルの喫水をもって、昭和51年7月2日正午、定刻に細島を発し、豊後水道経由広島にいたる航行の途、台風7号の影響で日向灘のうねりが高く難航し、同日午後4時55分定時から30分ばかりの遅れで佐田岬を通過して瀬戸内海に入り、大水無瀬島とセンガイ瀬との間に向けて北上中、同7時ごろ同島の少し手前に達した際、受審人Bが当直に立ち、ついで同時15分ごろ受審人Aが昇橋して自ら運航の指揮にあたり、同時36分少し前大石燈標から90度（真方位、以下同じ。）650メートルばかりのところを通過した際同人は、前示のとおり定時から遅れているし、気象及び潮汐の条件が良いので、従来何回となく通航して馴れている諸島水道ミルガ瀬戸を通ることとし、同瀬戸を右舷船首に望み針路を0度に定め、機関を16ノットばかりの全速力にかけて進行した。

定針する少し前、レーダ監視を兼ねて見張りにあっていたB受審人は、諸島水道の北方にあたり、南下中のグレート・ビクトリー（以下G号という。）の船体を薄暮のなか距離4海里ばかりに認め、同7時37分半ごろミルガ瀬戸から1.7海里ばかり手前に達し、同船との距離が約3海里となった際、A受審人に対し相手船と同瀬戸で出会うおそれがある旨を報告し、ついで同時39分半ごろ根ナシ礁燈標から237度約1.1海里、同瀬戸の手前1.2海里ばかりに達し、相手船の緑燈を正船首少し右約2海里に見るとき再度同旨の報告をし、この報告を受けたA受審人は、相手船がかなりの大型船であることを知っていたが、互いに針路を右転してそれぞれ水路の各右側につけば無難に航過できるものと思い、すみやかに速力を減じ、同瀬戸で行き会うことを避ける措置をとらず、同瀬戸の右側に向け針路を10度に転じ、相手船を左舷船首に望み続航した。

その後彼我の態勢がほとんど変わらないまま、同瀬戸において行き会う態勢で刻々に接近し、同7時42分相手船の緑燈を正船首少し左1,400メートルばかりに見るころ、A受審人は、針路信号のつもりで携帯信号燈により短光1回の信号を発し、さらに右側に寄せるため針路を12度に転じ、ついで13度、15度及び18度と連続して小刻みに右転しながら折からの弱い順潮流に乗じ、ミルガ瀬戸の諸島寄りに全速力のまま進入したところ、相手船に右転する気配がなく、同時43分少し過ぎ緑燈を示したまま左舷船首400メートルばかりに迫ったので同人ははじめて衝突の危険を感じ、同時44分少し前リモコンにより機関を12ノットばかりの半速力とし、汽笛及び燈火運動の信号器で短音1回の信号を発し、右舵につづいて右舵一杯としたが行足が減じるいとまもなく、同時44分船首がほぼ30度に向いたとき、諸島頂から287度420メートルばかりの同瀬戸最狭部において、G号の船首がふたばの左舷側中央部に、前方から約30度の角度で衝突した。

当時天候は晴で風はほとんどなく、潮候は上げ潮の初期で、衝突地点付近には1ノット足らずの北流があり、当日の日没は午後7時27分であった。

また、グ号は、双暗車の貨物船で、広島港内G株式会社における修理工事を終え、空倉のまま船首3.30メートル船尾4.48メートルの喫水をもって、同日午後5時35分ごろ同地を発し、徳山にいたる航行の途、大須瀬戸及び那沙美瀬戸を経て同7時13分ごろ西五番之碇燈標を58度800メートルばかりに通過し、指定海難関係人D（パナマ共和国船長免状受有）は、諸島水道ミルガ瀬戸を通ることにし、津和地島の剣ノ鼻沖合に向け針路を148度に定め、機関を14.5ノットばかりの全速力にかけて進行した。

D指定海難関係人は、ミルガ瀬戸を通るのははじめてであったが、瀬戸内海水路誌等による水路調査をせず、海図（第142号）に推薦航路線が記載してあるので同航路線をたどり、明るいうちに通れたいことはあるまいと思ひ、前示のとおり同瀬戸に向かい、同7時35分ごろ剣ノ鼻から303度1, 150メートルばかりの地点に達したとき、同瀬戸の中央から少し左寄りに向け針路を180度に転じて進行中、同時36分少し前右舷船首3.8海里ばかり、同瀬戸の南方にあたり北上するふたばの船体を薄暗のなかに認め、やがて客船であることがわかり、緑燈が見えていたので同瀬戸で行き会うとすれば互いに右舷を対して航過することになると思ひそのまま続航中、同時40分少し前荒神鼻から15度0.5海里、同瀬戸の手前0.7海里ばかりに達したとき、正船首少し右約1.8海里に近づいた相手船が紅、緑2燈を示すようになったので不安を感じ、同時40分ごろ機関を停止した。

その後彼我の態勢がほとんど変わらないまま、同瀬戸において行き会う態勢で刻々に接近し、同7時42分少し過ぎ正船首少し右1,300メートルばかりに見る相手船の緑燈が隠れ紅燈のみを示し、自船の前路に急速に接近するようになったが、D指定海難関係人は、前示のように互いに右舷を対して航過することになると思っていたので相手船はいずれ左転するものと考え、すみやかに行足を止め、同瀬戸で行き会うことを避ける措置をとらず、荒神鼻沖の礁脈を警戒してナッシング・スターボートを令し、折からの弱い逆潮流に抗し、かなりの行足をもって同瀬戸の諸島寄りに進入したところ、相手船に左転する気配がなく、同時43分少し過ぎ紅燈を示したまま右舷船首400メートルばかりに迫ったので同人ははじめて衝突の危険を感じ、機関を全速力後進にかけ、右舵一杯としたが効なく衝突必至となったのでその直前機関を停止し、ほぼ原針路のまま4.5ノットばかりの行足をもって前示のとおり衝突した。

衝突時グ号の船首がふたばの左舷側中央部に食いこみ、両船はそのままゆるやかに右に回わりながら北方に移動し、同8時2分ごろ津和地島の友落鼻から200度350メートルばかりに接近したところでグ号は、機関を後進にかけてふたばから離れ、その後ふたばは浸水量が増加し、同時45分ごろ剣ノ鼻から275度770メートル、水深81メートルの地点において左舷に横転、沈没し、グ号は分離後いったん現場を離れて膨良島の西方にいたり、自船の損傷模様を調査したのち衝突現場に引き返す途中、広島海上保安部の指示により広島に回航した。

4 衝突後ふたば及びグ号のとった措置

ふたばは、衝突直後発電機のブレーカーが飛んで船内の燈火がすべて消燈し、バッテリーによる非常燈が点燈し、間もなく浸水のため主機及び補機が停止し、A受審人は、B受審人に対し損傷状況の調査

を、二等航海士に対し外部との連絡を、三等航海士に対し相手船の調査及びその外の記録を、機関長及び一等機関士に対し主機室及び補機室の各水密扉の閉鎖を、また、マネージャー（乗客に対するサービス部門の責任者）に対し乗客の誘導をそれぞれ指示し、衝突後間もなく情島の本浦付近にいたH漁業協同組合の漁船20隻余りが来援し、衝突時に生じた死者及び行方不明者を除く乗客及び乗組員の救助は順調に行われ、一方G号においては、衝突後間もなく一等航海士が船首に行き、ふたばと連絡をとろうとしたが連絡がつかないうちに多数の漁船が来援したのでD指定海難関係人は、人命救助については心配ないと思い、前示のとおり津和地島に接近したところで同所に止まるのは危険と考え、いったん現場を離れた。

5 両船の損傷模様、死者及び行方不明等について

ふたばは、衝突箇所を上辺の幅約25メートル、高さ約14メートル、深さ最大約4メートルに及ぶくさび型の大破口を生じて前示のとおり沈没し、衝突箇所付近の通路において甲板長I（43才）が、破壊された客室において乗客J（21才）及び同K（56才）の2人がそれぞれ死亡し、同客室にいた乗客L（52才）及び同M（28才）の2人が行方不明となりのち死亡と認定され、乗客4人及び乗組員6人が負傷し、G号は、左舷側外板に船首から約16メートル後方にいたる間、上甲板から水線まで高さ約14メートルにわたって小凹傷を伴う数条の擦過傷を生じた外左舷錨の爪が曲損し、右舷側外板は、船首から約3メートル後方にいたる間に同じく擦過傷及び凹傷を生じたが浸水はなかった。

（原因判断及び法令の適用）

諸島水道ミルガ瀬戸は、その可航幅及び水路誌に記載された針路法並びに注意事項等の水路状況に徴し、総トン数7,500トンを超えるグレート・ビクトリーと同2,000トンに近いふたばとが、それぞれ海上衝突予防法第25条第1項の規定に従い、進行方向に対する航路筋の各右側を進行することが安全であり、かつ実行に適し、両船が互いに無難に航過できる水道とは認め難い。両船はともに双暗車を備えており、当時同瀬戸における潮流は弱く、逆潮流に抗するグレート・ビクトリー側においてはもとより、順潮流に乗るふたば側においても容易に速力を減じ、さらに行足を止めることができたし、同瀬戸にさしかかる前余裕のある時期にそれぞれ相手船を認め、同瀬戸において行き会うおそれがあったのであるから、前示の水路状況にかんがみ、両船ともすみやかに速力を減じ、なおかつ行き会うおそれがあれば行足を止め、相手船と同瀬戸で行き会うことを避け、その動向を確かめたのち適宜の措置をとることが船員の常務として要求される場所である。

本件衝突は、海難審判法第2条第1号及び第2号に該当し、ふたば及びグレート・ビクトリーの両船が、狭あいな諸島水道ミルガ瀬戸において互に行き会う態勢となった場合、ふたば側において、相手船と同瀬戸で行き会うことを避ける措置をとらず、全速力のまま同瀬戸に進入したことと、グレート・ビクトリー側において、いったん機関を停止したものの、なお行き会うおそれがあったのにこれを避ける措置をとらず、かなりの行足をもって同瀬戸に進入したこととに因って発生したものである。

指定海難関係人Dが、グレート・ビクトリーを運航し、狭あいな諸島水道ミルガ瀬戸を通航するにあたり、ふたばと同瀬戸で行き会う態勢となり、いったん機関を停止したもののなお行き会うおそれがある場合、すみやかに行足を止め、相手船と同瀬戸で行き会うことを避け、その動向を確かめたのち適宜の措置をとるべきであったのにこれを怠り、かなりの行足をもって同瀬戸に進入したことは、本件発生

の原因となる。

受審人Bの所為は、本件発生の原因とならない。

指定海難関係人Cの所為は、本件発生の原因とならない。

受審人Aが、ふたばを運航し、狭あいな諸島水道ミルガ瀬戸を通航するにあたり、グレート・ビクトリーと同瀬戸で行き会う態勢となった場合、すみやかに速力を減じ、相手船と同瀬戸で行き会うことを避け、その動向を確かめたのち適宜の措置をとるべきであったのにこれを怠り、全速力のまま同瀬戸に進入したことに職務上の過失がある。

A受審人の所為に対しては、海難審判法第4条第2項の規定により、同法第5条第1項第2号を適用して同人の甲種船長の業務を1箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

(参考) 原審裁決主文 (昭和52年2月19日広審言渡)

本件衝突は、受審人A及び指定海難関係人Dの運航に関する各職務上の過失に因って発生したものである。

Aの甲種船長の業務を1箇月停止する。