

令和2年門審第13号

裁 決

モーターボートA橋脚衝突事件

受 審 人 a

職 名 A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、理事官神崎和徳出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生年月日時刻及び場所

令和元年10月10日05時23分

関門港若松区

2 船舶の要目

船 種 船 名 モーターボートA

総 ト ン 数 3.4トン

登 録 長 10.43メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 209キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央やや船尾寄りに操舵室を配し、同室前部右舷側に舵輪及び機関遠隔操縦装置を、その前方にGPSプロッター及びレーダー等を備えたFRP製の小型兼用船で、a受審人が単独で乗り組み、知人1人を乗せ、釣りの目的で、船首0.8メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、令和元年10月10日05時10分関門港若松第4区の係留地を発し、響灘水路を西行する予定で、山口県角島沖合の釣り場に向かった。

ところで、響灘水路は、関門港若松第4区と同港響新港区とを東西に結ぶ水路で、ほぼ中央部に響灘大橋が南北方向に架けられ、同橋の3基の橋脚（以下、中央の橋脚を「中央橋脚」という。）が約40メートル間隔で同水路内に設けられており、橋梁下の可航水域を示す橋梁灯として、橋脚を示す不動黄光標識灯3灯（以下、中央橋脚を示す標識灯を「中央橋脚灯」という。）が、橋脚間の中央を示す等明暗白光標識灯2灯が、それぞれ橋桁東面の平均水面上高さ15.8メートルの位置に設置され、いずれの灯火も光度が14カンデラで、光達距離が4.6キロメートルであった。

そして、a受審人は、響灘水路を航行した経験が豊富で、平素、夜間に同水路を西行するときには、響灘大橋の橋梁灯との相対位置を目測するなどして航行していた。

a受審人は、舵輪後方の操縦席に腰掛け、GPSプロッター及びレーダーを作動させて操船に当たり、知人が同席左方に立ち、関門港若松第4区を北上したのち響灘水路に入航して西行中、自船より遅い同航する船舶（以下「同航船」という。）を前方に認め、同船との接近状況に注意しながら、05時21分半若松洞海湾口防波堤灯台（以下「湾口防波堤灯台」という。）から255.5度（真方位、以下同じ。）

2. 18 海里の地点で、針路を 276 度に定め、機関を回転数毎分 2,300 にかけて 18.0 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、05 時 22 分少し過ぎ湾口防波堤灯台から 257 度 2.35 海里の地点に達したとき、460 メートルとなった中央橋脚に向首接近していたが、右舷前方となった同航船に気をとられ、中央橋脚灯との相対位置を目測するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、このことに気付かないまま同じ針路で続航し、05 時 23 分僅か前至近に同橋脚を認めて左舵をとったものの、効なく、05 時 23 分湾口防波堤灯台から 259 度 2.59 海里の地点において、A は、原針路及び原速力のまま、中央橋脚東面の防衝工に衝突した。

当時、天候は晴れで風力 1 の南南西風が吹き、潮候は上げ潮の末期にあたり、視界は良好で、日出時刻は 06 時 17 分であった。

衝突の結果、船首部外板に破口を生じ、のち修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件橋脚衝突は、夜間、関門港若松区において、響灘水路を西行中、船位の確認が不十分で、中央橋脚に向首進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、夜間、関門港若松区において、響灘水路を西行する場合、中央橋脚に向首接近することのないよう、中央橋脚灯との相対位置を目測するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、同航船に気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、中央橋脚に向首していることに気付かないまま同じ針路で進行し、同橋脚東面の防衝工に衝突して船体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 3 年 1 月 2 0 日

門司地方海難審判所

審判官 福 島 正 人