

令和3年神審第34号

裁 決

モーターボートA防波堤衝突事件

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、理事官中末陽介及び同官大野浩出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人aの小型船舶操縦士の業務を2箇月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和2年12月26日18時03分

阪神港神戸第6区

2 船舶の要目

船種 船名 モーターボートA

総トン数 11トン

登録長 10.57メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 486キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央から船尾寄りにキャビン、その上方にフライングブリッジを配置し、キャビン前部右舷側にコックピットを設けた2機2軸を有する最大搭載人員船員1人及び旅客11人のFRP製プレジャーモーターボートで、コックピット前部右舷側に舵輪、その前方にGPSプロッター及び魚群探知機の各機能が統合されたレーダー（以下「GPSレーダー」という。）並びに右舷側壁際に機関遠隔操縦装置がそれぞれ装備され、a受審人が1人で乗り組み、知人2人を同乗させ、釣りの目的で船首0.7メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、令和2年12月26日05時30分阪神港尼崎西宮芦屋区所在のマリーナを発し、明石海峡東部の釣り場に向かった。

ところで、阪神港尼崎西宮芦屋区の西方に隣接する同港神戸第3区と同第6区の境界には、ほぼ東西方向に延びる長さ2.2海里の第7防波堤が築造され、同防波堤に照明はなく、同防波堤東端には、灯質が毎3秒に1閃光の単閃緑光、光達距離7海里、灯高20メートルの神戸第7防波堤東灯台（以下「第7防波堤東灯台」という。）が設置されていた。

a受審人は、07時30分釣り場に着き、移動を繰り返しながら釣りを行った後、17時10分帰途に就くこととして釣り場を発進し、GPSプロッター画面を縮小表示として作動させ、コックピットに腰を下ろして操船に当たり、阪神港神戸第6区に至って神戸沖埋立処分場南方沖合を東行し、17時59分僅か前第7防波堤東灯台から174.5度（真方位、以下同じ。）1.76海里の地点で、針路を353度に定め、機関を回転数毎分3,000にかけ、26.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

a受審人は、18時01分第7防波堤東灯台から176度

1,610メートルの地点に達したとき、第7防波堤が正船首1,600メートルのところとなり、その後同防波堤に向首したまま接近する状況であったが、東神戸大橋橋梁灯の灯光に気をとられ、GPSプロッター画面を拡大表示にして第7防波堤との位置関係を把握するなど、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かった。

こうして、a受審人は、第7防波堤に向首したまま続航し、18時03分第7防波堤東灯台から261度90メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、その船首が同防波堤の南面に衝突した。

当時、天候は晴れで風力2の北西風が吹き、潮候はほぼ高潮時であった。

衝突の結果、Aは船首部に圧壊等、第7防波堤は南面に修理を要しない擦過傷をそれぞれ生じた。また、a受審人が右肋骨骨折等並びに同乗者2人が顔面骨骨折等及び左鎖骨骨折等をそれぞれ負った。

(原因及び受審人の行為)

本件防波堤衝突は、阪神港神戸第6区において、同港尼崎西宮芦屋区に向けて帰途に就く際、船位の確認が不十分で、第7防波堤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、阪神港神戸第6区において、同港尼崎西宮芦屋区に向けて帰途に就く場合、第7防波堤に向首進行することのないよう、GPSプロッター画面を拡大表示にして第7防波堤との位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、東神戸大橋橋梁灯の灯光に気をとられ、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、第7防波堤に向首進行して衝突を招き、船体及

び同防波堤にそれぞれ損傷を生じさせ、同乗者2人を負傷させ、自身も負傷するに至った。

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小型船舶操縦士の業務を2箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和4年3月8日

神戸地方海難審判所

審判官 鈴木 勲