

令和2年長審第21号

裁 決

押船A被押バージB防波堤衝突事件

受 審 人 a

職 名 A船長

海技免許 五級海技士（航海）

補 佐 人 7人

本件について、令和2年11月9日その管轄を神戸地方海難審判所から当海難審判所に移転する指定があったので、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の五級海技士（航海）の業務を1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

平成30年9月4日14時00分半少し前

阪神港尼崎西宮芦屋区 西宮内防波堤

2 船舶の要目

船種 船名 押船A バージB

総トン数 130トン

全 長 30.01メートル 82.50メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 2,206キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 構造及び設備

押船Aは、固定ピッチ1軸船で、ほぼ常時、その船首部を非自航型のバージBの船尾中央凹部に嵌合し、油圧式の連結装置で結合して、全長103.5メートルの押船列（以下「A押船列」という。）を構成しており、砂利や残土等の運搬に従事していた。

Aの操舵室は、船体前部の5層からなる甲板室の最上層に配置され、前面中央上部に風向風速計及び舵角指示器、前部中央に操舵スタンド、その右舷側に主機遠隔操縦装置及びスラスト操作盤、左舷側に電子海図システム、レーダー及びVHF無線電話、中央部左舷側にGPS及びAIS、後部左舷側にナビテックス受信機、ファクシミリ等をそれぞれ備えていた。

バージは、船首部両舷に、重量2,500キログラム（仕様書記載）のJIS型ストックレスアンカー及び1節の長さ25メートルの錨鎖を右舷に8節、左舷に7節それぞれ装備し、前部上甲板上に旋回クレーン、中央部上甲板下に貨物倉、後部上甲板上に休憩室及び発電機室並びに同部上甲板下にポンプ室がそれぞれ配置されていた。

#### (2) 安全管理及び運航管理

A押船列の安全管理及び運航管理は、Aの船舶借入人であるX社が行っており、安全管理規程、運航基準等は定められていなかった。

#### (3) a 受審人の経歴等

(省略)

#### (4) 阪神港尼崎西宮芦屋第2区

阪神港尼崎西宮芦屋第2区は、主に北側の兵庫県芦屋市芦屋沖地区、同県西宮市甲子園浜及び同市鳴尾浜の各陸岸並びに西宮内防波堤及びそれに隣接するヨットハーバーの防波堤と南側の西宮防波堤との間の、東西約2.5海里、南北約1.5海里の水域で、南方に開けており、水深はほぼ8メートルないし11メートルで、底質は主に泥であった。

また、阪神港においては、港則法第5条第2項に基づき、総トン数500トン以上の船舶については、港長から錨地の指定を受けなければならないが、同港尼崎西宮芦屋区に停泊しようとする船舶については除外されていた。

(5) 平成30年台風第21号

平成30年8月28日に南鳥島近海で発生した平成30年台風第21号（以下「台風21号」という。）は、急速に発達しながら日本の南海上を北西に進み、同月30日15時には、非常に強い勢力となり、翌31日09時には猛烈な勢力に発達し、その後、非常に強い勢力を維持して9月4日12時頃に徳島県南部に上陸し、14時頃には兵庫県神戸市に再上陸して、15時頃に日本海海上へ抜けた。

(6) 気象庁が発表した気象情報等

ア 気象庁は、9月3日11時10分に臨時の記者会見を行い、台風21号が、翌4日の日中に四国地方から紀伊半島に非常に強い勢力を維持して接近し、上陸する見込みであること、同日朝から猛烈な風が吹き、海は猛烈なしけとなる見込みであること、台風が接近・通過する時間帯を中心に顕著な高潮のおそれがあること等を伝え、暴風、うねりを伴った高波及び高潮等に厳重に警戒するよう注意喚起を行った。

イ 高松地方気象台が発表した神戸海上気象の気象情報（抜粋）

(ア) 平成30年9月3日12時観測，14時35分発表

海上台風警報が四国沖及び瀬戸内海に発表され，台風21号の位置は北緯26.9度，東経132.8度，中心付近の最大風速が毎秒90ノット（45メートル）（以下，風速については毎秒の値を示す。） ， 4日00時の予報円の中心が北緯29.3度，東経132.5度，中心付近の最大風速が90ノット（45メートル） ， 同日12時の予報円の中心が北緯33.2度，東経134.3度，中心付近の最大風速が85ノット（45メートル） 。

瀬戸内海では，南東の風が次第に強まり，最大風速は，4日12時までには75ノット（40メートル）に達する見込み。

(イ) 平成30年9月3日15時観測，17時45分発表

海上台風警報が四国沖及び瀬戸内海に発表され，台風21号の位置は北緯27.5度，東経132.6度，中心付近の最大風速が85ノット（45メートル） ， 4日03時の予報円の中心が北緯30.2度，東経132.8度，中心付近の最大風速が85ノット（45メートル） ， 同日15時の予報円の中心が北緯34.9度，東経135.4度，中心付近の最大風速が75ノット（40メートル） 。

瀬戸内海では，南東の風が次第に強まり，3日21時までには最大風速は30ノット（15メートル）に達し，4日15時までには南の風が強く，最大風速は85ノット（45メートル）に達する見込み。

(ウ) 平成30年9月3日18時観測，20時35分発表

海上台風警報が四国沖及び瀬戸内海に発表され，台風21号

の位置は北緯28.0度，東経132.5度，中心付近の最大風速が85ノット（45メートル），4日06時の予報円の中心が北緯31.1度，東経133.2度，中心付近の最大風速が85ノット（45メートル），同日18時の予報円の中心が北緯36.9度，東経136.6度，中心付近の最大風速が70ノット（35メートル）。

瀬戸内海では，南東の風が次第に強まり，4日00時までに最大風速は30ノット（15メートル）に達し，同日18時までに南の風が強く，最大風速は85ノット（45メートル）に達する見込み。

(エ) 平成30年9月3日21時観測，23時35分発表

海上台風警報が四国沖及び瀬戸内海に発表され，台風21号の位置は北緯28.6度，東経132.6度，中心付近の最大風速が85ノット（45メートル），4日09時の予報円の中心が北緯32.1度，東経133.9度，中心付近の最大風速が85ノット（45メートル），同日21時の予報円の中心が北緯38.6度，東経137.7度，中心付近の最大風速が65ノット（35メートル）。

瀬戸内海では，南東の風が強く，最大風速は30ノット（15メートル），4日03時までに北東の風が強く，最大風速は40ノット（20メートル），4日15時までに南の風が強く，最大風速は85ノット（45メートル）に達する見込み。

(7) 瀬戸内海水路誌（海上保安庁平成30年3月刊行）における大阪湾の錨地に関する記載（抜粋）

大阪湾は周囲を陸岸に囲まれているものの，友ヶ島水道から外洋の波浪が侵入する。過去に，台風がこの地方を通過した際，この波

浪のため避泊していた船舶が多数走錨したことがあるので注意を要する。台風が北を通過する場合，大型フェリーは関西空港北側～岸和田沖に避泊している。

(8) 操船通論における錨泊法及び荒天錨泊法等に関する記載（抜粋要旨）

ア 錨地選定上の一般的要件

- (ア) 水域周りの地形が海象気象の防壁となり，平穏な海面が確保されていること，特に波浪，うねりの入らない水域がよい。
- (イ) 水面は十分広く，航路筋でないこと。この場合，船の振れ回り範囲，他船との離隔距離，海岸との離岸距離を考え，走錨してもすぐ，措置できる余裕水面を風下側にとっておく。
- (ウ) 適当な水深であること。
- (エ) 錨かきの良い底質の場所を選ぶ。
- (オ) その他，付近に船舶交通が少なく，魚礁，海底電線など水中障害物がないこと。

イ 風下に余裕距離としての離岸距離

第2室戸台風（昭36.9.15）における走錨事故20例から，走錨速度と走錨時間の頻度分布を調査した結果があり，次のような考え方を示している。

通常荒天では平均風速に対し突風率25パーセント，異常な荒天では同50パーセントと想定するならば，通常荒天時の走錨予想距離は2.3海里，異常な荒天時の走錨予想距離は4.1海里となる。

したがって大型船が走錨事態に対処して安全を確保するための離岸距離は，風下側に余裕距離として，10メートル等深線から少なくとも3海里ないし5海里離すのが適当であろうと見られて

いる。

#### ウ 台風圏内の気象変化からとらえた船の位置

北半球では（台風の進行方向に対して）台風圏内の右半円は左半円よりも風雨が激しい。これは台風の低気圧が大気的一般流に流されて進むので、低気圧自身の左渦巻き状の場の風一般流が加わるため、右半円では風が激しく、左半円では両者の差となり比較的弱まる。このため運航者は暴風雨での風浪の激しい右半円を避航困難な圏内とみて危険半円といい、それに比べて風浪が弱く避航しやすい左半円を可航半円という。

#### (9) 阪神港長が発令した避難勧告

港則法第39条第4項において、「港長は、異常な気象又は海象、海難の発生その他の事情により特定港内において船舶交通の危険を生ずるおそれがあると予想される場合において、必要があると認めるときは、特定港内又は特定港の境界付近にある船舶に対し、危険の防止の円滑な実施のために必要な措置を講ずべきことを勧告することができる。」と規定されている。

台風21号時において、阪神港長は、阪神港（神戸区及び尼崎西宮芦屋区）の在港船舶に対して、第一体制（避難準備勧告）及び第二体制（全船舶避難勧告）の発令について9月3日16時15分に発表し、同日17時00分に第一体制（避難準備勧告）を、翌4日00時00分に第二体制（全船舶避難勧告）をそれぞれ発令していた。

阪神港長が発令する避難勧告については、あらかじめ定められた伝達系統に基づき、神戸海上保安部等からの電話、ファクシミリ及び電子メールによって伝達されるもの、海上保安庁ホームページ「海の安全情報」に掲載されるもの、神戸ポータルラジオからのVH

F無線電話（CH16及びCH12）による放送によるもの等によって周知が図られていた。

阪神港長から、台風時に阪神港（神戸区及び尼崎西宮芦屋区）の在港船舶に対して行う勧告の区分と措置内容等は次のとおりである。

ア 第一体制（避難準備勧告）

台風が大阪湾に接近するおそれがあると判断された場合

- (ア) 在港船舶は台風の動向に留意し、乗組員の待機、機関の準備など必要な避難体制を整えること。
- (イ) 錨泊中の船舶又は錨泊を予定している船舶は走錨の防止のため、次の事項に留意すること。
  - a VHF無線電話（CH16）を常時聴取する等の海上保安庁との連絡手段を確保すること。
  - b 当直員（船橋当直・無線当直等）を配置すること。
  - c AIS搭載船舶のAIS常時作動を確認すること。

イ 第二体制（全船舶避難勧告）

阪神港（神戸区及び尼崎西宮芦屋区）が台風の暴風域に入るおそれが必至と判断された場合等。

- (ア) 1,000総トン以上の船舶は、原則として港外に避難し、保船等万全の措置をとること。
- (イ) 1,000総トン未満の船舶は、港内等の安全な場所に避難し厳重な警戒措置をとること。
- (ウ) 錨泊中の船舶又は錨泊を予定している船舶は走錨の防止のため、次の事項に留意すること。
  - a VHF無線電話（CH16）を常時聴取する等の海上保安庁との連絡手段を確保すること。
  - b 当直員（船橋当直・無線当直等）を配置すること。



c A I S搭載船舶のA I S常時作動を確認すること。

(10) 国土技術政策総合研究所の「A I Sデータを用いた2018年台風21号時の大阪湾内船舶の避泊実態に関する分析」と題する資料中の記載（抜粋要旨）

ア 大阪湾内（港外）の避泊開始時刻

台風21号の大阪湾通過時9月4日13時00分～14時00分の中に、大阪湾内（港外）で避泊していた船舶は53隻観測できた。これら53隻について、台風21号の大阪湾通過（4日14時00分）の28時間前（3日10時00分）から避泊を開始する船舶が現れ始め、12時間前（4日02時00分）にはほぼ全船舶の避泊が完了していた。

イ 大阪湾内から湾外への避難状況

明石海峡を航行する船舶は、9月3日15時00分頃からは大阪湾から播磨灘へ航行する船舶が多数を占めている。これらの船舶は、明石海峡を経由して大阪湾から播磨灘方面へ避難する船舶が多数含まれると推測される。播磨灘は台風21号の進路の西側に位置し、台風21号の進路の東側に位置する大阪湾より風速が弱いと考えられたことから、大阪湾外の避難先として播磨灘方面を選択している船舶が多数存在していたと推測される。

ウ 港内の避泊実態

台風21号の大阪湾通過時9月4日13時00分～14時00分の中に、阪神港（神戸区、尼崎西宮芦屋区、大阪区、堺泉北区）及び阪南港の各港内で避泊していた船舶は119隻観測できた。その係留位置や航跡等から係岸避泊を行っていたと推測できる船舶は99隻、錨泊していたと推測できる船舶が18隻、動静が不明な船舶が2隻であった。

港内で避泊していた船舶は、ルール上は全て1,000総トン未満の船舶であると考えられ、総トン数データを取得できた船舶は23隻であり、その総トン数は199総トンから749総トンであった。

港内で避泊していた船舶119隻について、AISデータによる航跡等から判断すると、係岸避泊を行っていた船舶99隻は台風21号の大阪湾通過時にも全ての船舶が漂流せずに係岸状態を保っていた。一方、錨泊していた船舶18隻は、台風通過時に全て走錨していた。

(11) 総トン数が明示されていない無動力の台船等の総トン数

海上保安庁ホームページの「第4入出港及び停泊等」と題する資料によれば、港則法第5条第5項に規定される係留施設使用届に係る無動力の台船等の総トン数算出式は次のとおりである。

ア 載貨重量トン数がある場合：載貨重量トン数×0.6

イ 載貨重量トン数がない場合：全長×幅×平均喫水×0.6

(12) 本件発生に至る経緯

A押船列は、a受審人ほか6人が乗り組み、空倉状態で、海水バラスト450トンをバージの中央付近の2番バラストタンクに張り、台風避泊の目的で、船首2.1メートル船尾4.8メートルの喫水をもって、平成30年9月3日13時00分阪神港大阪区を発し、同港尼崎西宮芦屋第2区の錨地に向かった。

これより先、a受審人は、過去の荒天錨泊において、単錨泊中に走錨し、反対舷の錨を投下して錨鎖を一杯まで伸ばし、2錨泊とすることで走錨を止めることができた経験を数回有しており、今回の台風避泊の錨地については、水深が適度で錨かきが良い泥の底質で、東方の陸岸及び南方の防波堤で風波の勢いが抑えられると考え、次

の積地が西宮ということもあり、阪神港尼崎西宮芦屋第2区を選定したものであった。

a 受審人は、14時15分西宮内防波堤灯台から223.5度（真方位、以下同じ。）990メートルの地点付近に至り、船首を南西方に向け、水深約9メートルで底質が泥の海底に右舷錨を投下し、錨鎖7節を海中に伸出して単錨泊を開始した。

a 受審人は、錨泊後、まだ、天候も悪くなかったので守錨当直を配置せずに時折自身が昇橋することとし、VHF無線電話を作動させ、平素から使用していなかった海上安全情報を受信するナブテックス受信機を休止状態としたまま、昇橋したときにVHF無線電話で気象情報を聴取したものの、主にテレビ、携帯電話及びファクシミリで気象情報を収集した。

a 受審人は、運航管理会社等から台風21号に関する連絡は何もなく、16時15分阪神港長が、尼崎西宮芦屋区の船舶に対して、第一体制（避難準備勧告）及び第二体制（全船舶避難勧告）の発令について発表し、17時00分第一体制（避難準備勧告）を発令したものの、港則法に基づく避難勧告について知らず、これらの情報を入手しなかった。

a 受審人は、入手した気象情報から、台風21号の通過による錨地付近の最大風速は40メートル程度で、風向は東方から南方に変わり、錨地の錨かきが良く、東方の陸岸及び南方の防波堤によって風波の勢いが抑えられ、機関を併用した単錨泊でなんとかしのげるものと判断し、走錨した場合でも2錨泊とすることで走錨を止めることができると考えていた。

a 受審人は、18時ないし19時から3時間交替で、乗組員1人を守錨当直に就け、風が強くなったときには連絡するよう指示し、

翌4日00時00分阪神港長が、尼崎西宮芦屋区の船舶に対して、第二体制（全船舶避難勧告）を発令したが、VHF無線電話で気象情報だけ入手すればよいものと思い、守錨当直者にVHF無線電話で気象情報以外の情報についても収集させるなど、緊急情報の入手を十分に行わなかったため、阪神港長が発令した避難勧告を知らず、港内で錨泊を継続した。

a 受審人は、09時00分一等航海士及び二等航海士と共に昇橋し、守錨当直に就いていたところ、徐々に東北東風が強まり、神戸空港では12時過ぎから東北東風の平均風速が20メートルを超えるようになり、12時50分に機関をスタンバイとした。

a 受審人は、レーダー等で船位を確認しながら、機関を使用して船首を風に立てていたところ、13時40分頃風向が急激に南方に変化して右舷側から横風を受け、風速が更に増大し、13時47分頃に走錨が始まり、機関を全速力前進で使用しても船首を風に立てることができず、左舷錨を投下して錨鎖を伸出したものの、走錨を止めることができない状況となって北方に圧流され、14時00分半少し前西宮内防波堤灯台から346度380メートルの地点において、A押船列は、船首が201度を向き、1.7ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、左舷船尾部が西宮内防波堤に衝突した。

当時、天候は雨で風力12の南南西風が吹き、潮候は上げ潮の中央期にあたり、瀬戸内海に海上台風警報が継続中で、波高約3メートルの波浪があった。

A押船列は、西宮内防波堤に衝突後、強風及び波浪によって左舷側を同防波堤に押し付けられながら北側の集積された消波ブロックまで移動し、その後バージが同防波堤を乗り越えて東方を向き、嵌

合部が防波堤上に位置した状態のままとなった。

その結果，Aは，船底外板に破口を伴う凹損及びプロペラ翼に欠損等を，バージは，左舷船底外板に凹損及び左舷ビルジキールに曲損等をそれぞれ生じ，のち共に修理され，西宮内防波堤は，上部コンクリート及び消波ブロックに欠損等を生じ，のちに修理された。

#### (原因の考察)

本件は，大阪湾に台風21号が非常に強い勢力を維持して接近し，瀬戸内海に海上台風警報が発表された状況下，A押船列が，阪神港尼崎西宮芦屋第2区において台風避泊のために錨泊中，同台風が，徳島県南部に上陸したのち大阪湾を右半円に入れて北東進し，神戸市に再上陸して，同押船列が，南方からの強風と高起した波浪を受け，走錨して北方の西宮内防波堤に衝突したものであるが，以下，その原因について検討する。

台風が接近する状況下においては，その暴風域を避けることが第一であるが，暴風域内で荒天錨泊することとなった場合でも，気象海象情報を適時適格に入手して適切な錨地を選定し，錨泊法の選択，守錨当直体制の確立，機関の用意等の台風対策を行うことが，船員の常務として重要である。

通常の船長であれば，3事実の経過(6)に示した台風21号の勢力及び進路予報，各観測時の台風位置及び予報円の中心位置並びに瀬戸内海の風の予報等の各情報を入手し，進路予報及び強風の風向が南東方から南方へ変わるとの予報等から，大阪湾が台風21号の中心に近い右半円の暴風域に入るおそれがあると判断することができ，3事実の経過(8)ア，イ及びウのとおり，より風速が弱まる播磨灘以西の左半円方面へ避難するか，又は大阪湾で荒天錨泊する場合でも，気象海象の防壁となる陸岸が南側にあり，走錨することも想定して風下となる北側の離岸距離

を十分に確保できる錨地を選定するなどの台風対策を行うものと認められる。

これら通常の船長における台風接近時の対処については、3事実の経過(10)イに示した大阪湾内から湾外への避難状況の記載において、9月3日15時00分頃から大阪湾から播磨灘へ航行する船舶が多数存在したこと並びに「AISデータを用いた2018年台風21号時の大阪湾内船舶の避泊実態に関する分析」と題する資料中、図-4.10において、9月4日09時00分のAIS搭載船の避泊状況で、多くのAIS搭載船が南側に陸岸があり北側に十分な離岸距離を確保できる錨地に錨泊していたこと及び図-5.1において、台風21号最接近時の船舶の航跡で、それらの船舶が走錨しても風下側の構造物や陸岸にまで至っていないことから裏付けられている。

また、台風が接近する状況下、特定港内に在泊する船舶の船長は、3事実の経過(9)に示したように、港則法に基づく避難勧告が港長から発令されることがあるので、緊急情報の入手を十分に行う注意義務があり、本件時、阪神港長から、尼崎西宮芦屋区の船舶に対し、台風の暴風域に入るおそれ在必至と判断されて第二体制（全船舶避難勧告）が発令されており、避難勧告に法的拘束力がないとはいえ、台風21号の勢力及び進路予報等を勘案すれば合理的理由があり、これを尊重する義務を負うと解釈すべきで、1,000総トン以上の船舶については、原則として港外に避難し、保船等万全の措置をとる必要があった。

阪神港尼崎西宮芦屋第2区に錨泊していたA押船列は、Aの総トン数が130トンであるものの、結合しているバージの総トン数は、3事実の経過(11)アに示した算出式に、バージの一般配置図に記載されている載貨重量トン数約4,800トンを当てはめれば約2,880トンであり、1,000総トン以上の船舶と同等で、バージの中央部に海水バラスト

450トンを積んでいたものの、空倉で風圧面積が大きく、阪神港長が発令した避難勧告に従って港外に避難するのが船員の常務にかなうものである。

このことは、3事実の経過(10)ウに示した阪神港及び阪南港の港内避泊船舶において、総トン数データを取得できた23隻全ての総トン数が1,000総トン未満で、補佐人提出の書証「A押船列至近に錨泊していたAIS搭載船の電話録取」中の船舶4隻全ての総トン数も1,000総トン未満であったことから明白である。

以上のことから、本件は、緊急情報の入手を十分に行い、阪神港長が発令した避難勧告を知れば、南方からの強風の予報により、走錨して北方の防波堤等に衝突するおそれを予見できたといえ、第二体制（全船舶避難勧告）の発令が9月4日00時00分であることからすれば、時間的余裕があり、台風21号の左半円方面である播磨灘以西へ避難することも、大阪湾で気象海象の防壁となる陸岸が南側にあり、風下となる北側の離岸距離を十分に確保できる錨地を選定して台風対策を行うこともでき、結果を回避できたといえる。

a受審人は、大阪湾に台風21号が非常に強い勢力を維持して接近する状況下、特定港である阪神港内に錨泊しており、3事実の経過(12)本件発生に至る経緯で示したとおり、運航管理会社等から台風21号に関する連絡は何もなく、海上安全情報を受信するナブテックス受信機を休止状態とし、港則法に基づく避難勧告について知らなかったことから、緊急情報の入手が不十分で、阪神港長が発令した避難勧告を知らなかったことは、職務上の過失があったといえ、したがって、a受審人が、VHF無線電話で気象情報だけ入手すればよいものと思い、守錨当直者にVHF無線電話で気象情報以外の情報についても収集させるなど、緊急情報の入手を十分に行わなかったことは、本件発生の原因となる。

(原因及び受審人の行為)

本件防波堤衝突は、大阪湾に台風21号が非常に強い勢力を維持して接近し、瀬戸内海に海上台風警報が発表された状況下、阪神港尼崎西宮芦屋第2区において、台風避泊のために錨泊する際、緊急情報の入手が不十分で、阪神港長が発令した避難勧告を知らないまま港内で錨泊を継続し、南方からの強風と高起した波浪を受け、北方の西宮内防波堤に向かって走錨したことによって発生したものである。

a 受審人は、大阪湾に台風21号が非常に強い勢力を維持して接近し、瀬戸内海に海上台風警報が発表された状況下、阪神港尼崎西宮芦屋第2区において、台風避泊のために錨泊する場合、特定港内に錨泊していたのだから、守錨当直者にVHF無線電話で気象情報以外の情報についても収集させるなど、緊急情報の入手を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、a 受審人は、VHF無線電話で気象情報だけ入手すればよいものと思い、緊急情報の入手を十分に行わなかった職務上の過失により、阪神港長が発令した避難勧告を知らないまま港内で錨泊を継続し、南方からの強風と高起した波浪を受け、北方の西宮内防波堤に向かって走錨し、同防波堤に衝突する事態を招き、衝突後、Aの船底外板に破口を伴う凹損及びプロペラ翼の欠損等を、バージの左舷船底外板に凹損及び左舷ビルジキールに曲損等をそれぞれ生じさせ、西宮内防波堤の上部コンクリート及び消波ブロックに欠損等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2号を適用して同人の五級海技士（航海）の業務を1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18日

長崎地方海難審判所

審判長 審判官 覺 前 修

審判官 栞 原 和 栄

審判官 黒 田 拓 幸