

令和6年神審第13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、理事官小嶋正博出席のうえ審理し、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1か月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和5年8月26日19時45分

大阪府阪南港第3区

2 船舶の要目

船 種 船 名 モーターボートA

登 録 長 7.70メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出 力 213キロワット

3 事実の経過

Aは、船体中央やや前方の操舵室上部にフライングブリッジを設け、同ブリッジの前部中央に舵輪、同右舷側に機関遠隔操縦装置、同左舷側にGPSプロッターをそれぞれ装備し、最大乗員が船員1人及び旅客11人の2機2軸の軽合金製プレジャーモーターボートで、子供2人を含む知人12人を同乗させ、花火見物の目的で、船首0.7メートル船尾0.9メートルの喫水をもって、令和5年8月26日19時20分阪南港第2区のマリーナを発し、同港第3区南西方沖合の花火大会の会場に向かった。

ところで、阪南港第3区には、灯質が群閃赤光で、毎7秒に2閃光、灯高約16メートル、光達距離7海里、高さ約16メートルの阪南港泉佐野沖防波堤北灯台（以下「泉佐野防波堤灯台」という。）が設置され、同灯台から南西方に長さ約350メートル、その先端から南東方に屈曲し、約300メートルのところまで延びた泉佐野沖防波堤が築造され、AのGPSプロッターには、泉佐野防波堤灯台及び同防波堤がそれぞれ表示されていた。

a 受審人は、フライングブリッジで、GPSプロッターを作動させ、舵輪後方の椅子に腰掛けた姿勢で操船に当たり、同乗者を同ブリッジ内に4人を、船尾部甲板に8人をそれぞれ配置し、阪南港第2区及び同港第3区を南下し、右舷船首方に視認した泉佐野防波堤灯台を右舷方に見て航行することとし、19時43分半泉佐野防波堤灯台から047度（真方位、以下同じ。）720メートルの地点で、針路を219度に定め、23.8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。

針路を定めたとき、a 受審人は、泉佐野防波堤灯台を右舷方に見て航行するのが初めてで、泉佐野沖防波堤の形状を承知していなかったが、同防波堤は同灯台から南西方にのみ延びる防波堤で、泉佐野防波

堤灯台を右舷方に見る針路で航行すれば無難に航行するものと思い、作動中のGPSプロッターに当たって予定航行海域の状況を把握するなど、水路調査を十分に行わなかったので、正船首1,100メートルのところに存在する南東方に屈曲した泉佐野沖防波堤に気付かなかった。

こうして、a 受審人は、泉佐野沖防波堤に向首したまま続航し、19時45分僅か前船首至近に同防波堤を認め、左舵一杯としたものの、及ばず、19時45分泉佐野防波堤灯台から205度400メートルの地点において、Aは、船首が204度を向いたとき、原速力のまま、泉佐野沖防波堤に衝突した。

当時、天候は曇りで風力1の西南西風が吹き、潮候は下げ潮の初期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、Aは、船首部外板に凹損及び右舷船首部等に擦過傷を、泉佐野沖防波堤は、コンクリート部に擦過傷をそれぞれ生じた。

（原因及び受審人の行為）

本件防波堤衝突は、夜間、阪南港第3区において、同区南西方沖合に向けて航行中、針路を定める際、水路調査が不十分で、泉佐野沖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、夜間、阪南港第3区において、同区南西方沖合に向けて航行中、泉佐野防波堤灯台を右舷方に見て針路を定める場合、同灯台を同方に見て航行するのが初めてで、泉佐野沖防波堤の形状を承知していなかったのだから、作動中のGPSプロッターに当たって予定航行海域の状況を把握するなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、泉佐野沖防波堤は泉佐野防波堤灯台から南西方にのみ延びる防波堤で、同灯台を右舷方に見る針路で航行すれば無難に航行

するものと思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、南東方に屈曲した泉佐野沖防波堤に向首進行して同防波堤に衝突する事態を招き、船体及び防波堤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 2 号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を 1 か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 6 年 1 0 月 9 日

神戸地方海難審判所

審判官 前 田 昭 広