

令和7年神審第14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

補 佐 人 1人

本件について、当海難審判所は、理事官熊谷貴樹出席のうえ審理し、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 事件発生の年月日時刻及び場所

令和6年12月3日23時01分

阪神港神戸第2区

2 船舶の要目

船種船名 モーターボートA

登録長 6.86メートル

機関の種類 電気点火機関

出力 183キロワット

### 3 事実の経過

Aは、船体中央部に操舵区画及びその上部にフライングブリッジを配し、同区画右舷側に舵輪、その前方にGPSプロッター及びエンジンモニターを、舵輪の右側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ備えた総トン数5トン未満のFRP製モーターボートで、a受審人が1人で乗り組み、知人3人を乗せ、周遊の目的で、船首0.5メートル船尾1.2メートルの喫水をもって、令和6年12月3日22時45分阪神港神戸第1区（以下、港区の名称については、「阪神港」の冠称を省略する。）の岸壁を発し、尼崎西宮芦屋第1区の係留地に向かった。

ところで、神戸第2区の摩耶ふ頭南東端の南方沖合には、長さ約180メートルの神戸港第4防波堤（以下「第4防波堤」という。）がほぼ南北方向に築造され、その南端には神戸第4防波堤中灯台（以下「第4防波堤中灯台」という。）が設置されており、海図W101Aにも記載され、AのGPSプロッターには同防波堤が表示されていた。

発航に先立ち、a受審人は、第4防波堤及び第4防波堤中灯台の詳細状況を承知していなかったが、神戸第2区の航行経験があり、慣れた海域であったので、岸壁の照明を頼りに航行すれば無難に航行できるものと思い、GPSプロッター等を活用して同防波堤及び同灯台の詳細状況を確認するなど、水路調査を十分に行わなかった。

a受審人は、舵輪後方の椅子に腰を掛けて操船に当たり、往航時に摩耶ふ頭南方沖合の防波堤付近に無灯火のはしけが複数隻停泊していたので、同ふ頭の南岸寄りを航行することとし、22時55分半僅か過ぎ第4防波堤中灯台から238度（真方位、以下同じ。）1.21海里の地点で、針路を058度に定め、13.5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、船首方に第4防波堤中灯台の紅色の灯光を視認し、同灯光を右に見て航過することとし、22時59分半僅か前第4防波堤中灯台から238度610メートルの地点で、針路を052度に転じた。

こうして、a 受審人は、第4防波堤に向首して接近する状況となって続航し、23時01分第4防波堤中灯台から000度60メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、第4防波堤に衝突した。

当時、天候は曇りで風力2の西北西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

衝突の結果、船首外板に破口を伴う擦過傷を生じたが、のち修理され、第4防波堤は、コンクリートに擦過傷を生じ、a 受審人が左第6・7・8肋骨骨折を負った。

#### (原因及び受審人の行為)

本件防波堤衝突は、夜間、神戸第2区を經由して尼崎西宮芦屋第1区の係留地に向けて神戸第1区を発航する際、水路調査が不十分で、第4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、神戸第2区を經由して尼崎西宮芦屋第1区の係留地に向けて神戸第1区を発航する場合、第4防波堤及び第4防波堤中灯台の詳細状況を承知していなかったのだから、第4防波堤に向首して接近することのないよう、GPSプロッター等を活用して同防波堤及び同灯台の詳細状況を確認するなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、神戸第2区の航行経験があり、慣れた海域であったので、岸壁の照明を頼りに航行すれば無難に航行できるものと思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、第4防波堤

に向首して衝突を招き、船体及び同防波堤に損傷を生じさせ、自ら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 1 か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 8 年 1 月 7 日

神戸地方海難審判所

審判官 岩 崎 欣 吾