

平成29年海審第4号

裁 決

旅客船A施設灯衝突事件

受 審 人 a 1

職 名 A船長

海技免許 四級海技士（航海）（履歴限定）

指定海難関係人 a 2

職 名 A機関長

補 佐 人 1人

（a 1 受審人及び a 2 指定海難関係人選任）

本件について、海難審判所は、理事官吉川弘一出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a 1 の四級海技士（航海）の業務を2箇月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生年月日時刻及び場所

平成29年7月26日21時29分少し前

阪神港神戸区

2 船舶の要目

船種 船名 旅客船A

総トン数 84トン
全長 26.90メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出力 2,100キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、船体中央部に操舵室を、同室の下層に客室を配した、2機2軸2舵で、最大搭載人員が旅客110人船員3人のアルミニウム合金製双胴高速旅客船で、操舵室の前部中央に舵輪、その左舷側にレーダー及び船内監視用モニター、右舷側に主機遠隔操縦装置、機関監視盤及びGPSプロッターを、同室前部の窓枠上部左舷寄りに風向・風速計及びサテライトコンパスをそれぞれ装備し、舵輪後方に操縦席、その左右にそれぞれ椅子1脚を備え、同室後部右舷寄りの天井に操舵室内及び前方の映像を記録するドライブレコーダーを設置していた。

(2) 運航体制

Aは、A1社がA2社に運航を委託し、関西国際空港と神戸空港間を往復する定期航路（以下「関空神戸航路」という。）に就航していた。

関空神戸航路は、片道の航程が約13海里、離棧から着棧までの所要時間が約31分であり、A及び同型の旅客船Xの2隻がそれぞれ1日に8往復していた。

(3) 受審人等の経歴

(省略)

(4) 神戸空港東方沖合の航路標識

神戸空港は、阪神港神戸区のポートアイランド南方沖合に造成

された南北約1,100メートル、東西約2,900メートルの人工島にあり、同島南部には滑走路が東西方向に設けられ、同島北岸中央部には旅客船ターミナル（以下「神戸空港棧橋」という。）が設けられていた。

神戸空港東方沖合には、滑走路の延長線上に6基の進入灯が設置されており、これらの進入灯のうち最も東側に設置されている神戸空港東進入灯台E2施設灯（以下「E2施設灯」という。）は、海底から海面上に延びる鋼管杭3本によって支えられた上部構造物に進入灯及び施設灯を設け、同施設灯の灯質が毎8秒に白光のモールス符号U、灯高が平均水面上9メートル、光達距離が5海里であった。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a1受審人及びa2指定海難関係人が乗り組み、旅客29人を乗せ、船首1.3メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、平成29年7月26日21時00分関西国際空港一期空港島の大阪府泉州港海上アクセス基地を発し、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示して阪神港神戸第5区の神戸空港棧橋に向かった。

a1受審人は、出航に引き続き操縦席に腰を掛けて操舵に当たり、レーダー画面をヘッドアップの3海里レンジで前方が4海里まで映るオフセンターに設定し、GPSプロッター画面にレーダー映像を重畳表示して大阪湾を北上中、21時06分少し前a2指定海難関係人を操縦席で手動操舵に当たらせ、自らは操縦席左側の椅子に腰を掛けて操船指揮を執り、左舷船首方のポートアイランドに設けられた複数の明るい照明灯（以下「ポートアイランド照明灯」という。）の東端と、右舷船首方の六甲アイランドに設けられた複数の

明るい照明灯の西端との中間付近に船首を向けながら北上を続けた。

a 1 受審人は、21時20分半少し前神戸第8防波堤灯台（以下「第8防波堤灯台」という。）から181度（真方位，以下同じ。）4.79海里の地点で，針路を000度に定め，折からの風潮流によって左方に2度圧流されながら，26.5ノットの速力（対地速力，以下同じ。）で進行し，21時27分半少し前第8防波堤灯台から186度1.66海里の地点で，針路を左舷船首6度1,260メートルに位置するE2施設灯の東方約130メートルに向く002度に転じて続航した。

a 1 受審人は，21時28分少し前第8防波堤灯台から186度1.45海里の地点に達し，左舷船首11度ないし14度の範囲にポートアイランド照明灯，左舷船首8度の神戸第2信号所の電光表示の僅か下方に，距離880メートルとなったE2施設灯の灯光を視認できる状況下，周囲の景観及び神戸空港のレーダー映像を一べつして同空港に近づいたことを知り，a 2 指定海難関係人と交替して操縦席に腰を掛け，自ら操舵に当たり，また，同指定海難関係人が同席の右側に立って機関監視盤のデータの確認を始めた。

このとき，a 1 受審人は，平素，左転を始める際の転針目標としているE2施設灯の灯光を確認できておらず，左転を始めると同施設灯に向かって接近する状況であったが，間もなくE2施設灯の灯光が左舷船首方のポートアイランド照明灯の左方に見えてくるものと思い，GPSプロッター画面でE2施設灯との相対位置関係を把握するなど，船位の確認を十分に行うことなく，左転を始め，同施設灯に向かって接近する状況になったことに気付かずに進行した。

こうして、a 1 受審人は、左舷船首方のポートアイランド照明灯付近にE 2 施設灯を探しながら、小刻みに左転を繰り返していたところ、船首方至近に同施設灯の鋼管杭を認めた直後、2 1 時 2 9 分少し前第 8 防波堤灯台から 1 9 3 度 1 . 0 1 海里の地点において、A は、船首が 3 4 9 度を向いたとき、原速力で、その左舷船首部が同鋼管杭に衝突した。

当時、天候は晴れで風力 4 の東北東風が吹き、視界は良好で、潮候は高潮時に当たり、大阪湾中央部には西方に向かう弱い潮流があった。

衝突の結果、左舷船首部を圧壊し、E 2 施設灯は鋼管杭に擦過傷を、同杭に取り付けられた作業用足場に曲損を生じたが、のちいずれも修理された。また、旅客のうち、4 人が入院加療を要する脳挫傷、右前頭骨骨折、頸椎椎間板損傷及び肺挫傷等を、1 1 人が打撲傷、顔面挫傷、頸椎捻挫等をそれぞれ負った。

(原因及び受審人の行為)

本件施設灯衝突は、夜間、阪神港神戸区において、神戸空港棧橋に向けて北上する際、船位の確認が不十分で、E 2 施設灯に向かって進行したことによって発生したものである。

a 1 受審人は、夜間、阪神港神戸区において、神戸空港棧橋に向けて北上する場合、左転を始める際の転針目標としている E 2 施設灯の灯光を確認できていなかったから、同施設灯に向かって進行することのないよう、GPS プロッター画面で E 2 施設灯との相対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。しかるに、同人は、間もなく E 2 施設灯の灯光が左舷船首方のポートアイランド照明灯の左方に見えてくるものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務

上の過失により，左転を始め，同施設灯に向かって接近する状況に気付かずに進行してE 2施設灯への衝突を招き，船体及び同施設灯にそれぞれ損傷を生じさせるとともに，旅客15人を負傷させるに至った。

以上のa 1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四級海技士（航海）の業務を2箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

平成31年3月5日

海難審判所

審判長 審判官 片山 哲三

審判官 上田 英夫

審判官 福島 千太郎