

## 平成31年3月中に海難審判所で言い渡された裁決が、ホームページに掲載されました。(令和元年5月)

区分	海難審判所(東京) 1件	地方海難審判所(全国8箇所) 44件
事件種類(件)	衝突(単) 1	衝突16, 乗揚15, 衝突(単)6, 負傷2, 施設等損傷2, 運航障害2, 転覆1
関係船舶(隻)	旅客船 1	漁船25, 貨物船12, モーターボート12, 遊漁船3, 作業船, 水上オートバイ, 水先船, 油送船, 旅客船, 引船, 浚渫船及びヨット各1

平成31年3月中に言い渡された裁決45件のうち、海難審判所(東京)の裁決1件[旅客船が神戸空港東進入灯台施設灯に衝突した事件]の概要をご紹介します。

公表された裁決書をもとに当協会の責任で編集しましたので、ご参考にしてください。

なお、詳細は海難審判所のホームページでご確認願います。

[http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu\\_kako/tokyou/tk31/29tk004.pdf](http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tk31/29tk004.pdf)

ちなみに、海難審判所(東京)に地域管轄はなく、全国で発生した、以下の**重大な海難**を対象としています。

### 重大な海難(海難審判法施行規則第5条)

- 1 旅客が死亡若しくは行方不明となった場合、又は2人以上の旅客が重症となった場合
- 2 5人以上が死亡または行方不明となった場合
- 3 火災又は爆発によって船舶が運航不能となった場合
- 4 油等の流出によって環境に重大な影響を及ぼした場合
- 5 旅客船、100総トン以上の船舶が全損となった場合
- 6 特に重大な社会的影響を及ぼしたものとして海難審判所長が認めたもの

【海難概要】 A船(84トン)は、神戸空港の旅客船ターミナルに向かって北上中、船首が、神戸空港東進入灯台E2施設灯の鋼管杭に衝突した。

【発生日時】 平成29年7月26日  
21時29分少し前

【発生場所】 阪神港神戸区

【死傷者】 旅客4人が入院加療を要する脳挫傷、右前頭骨骨折等、11人が打撲傷等

【損傷等】 船首部圧壊  
鋼管杭に擦過傷と作業用足場に曲損

### 《原因》

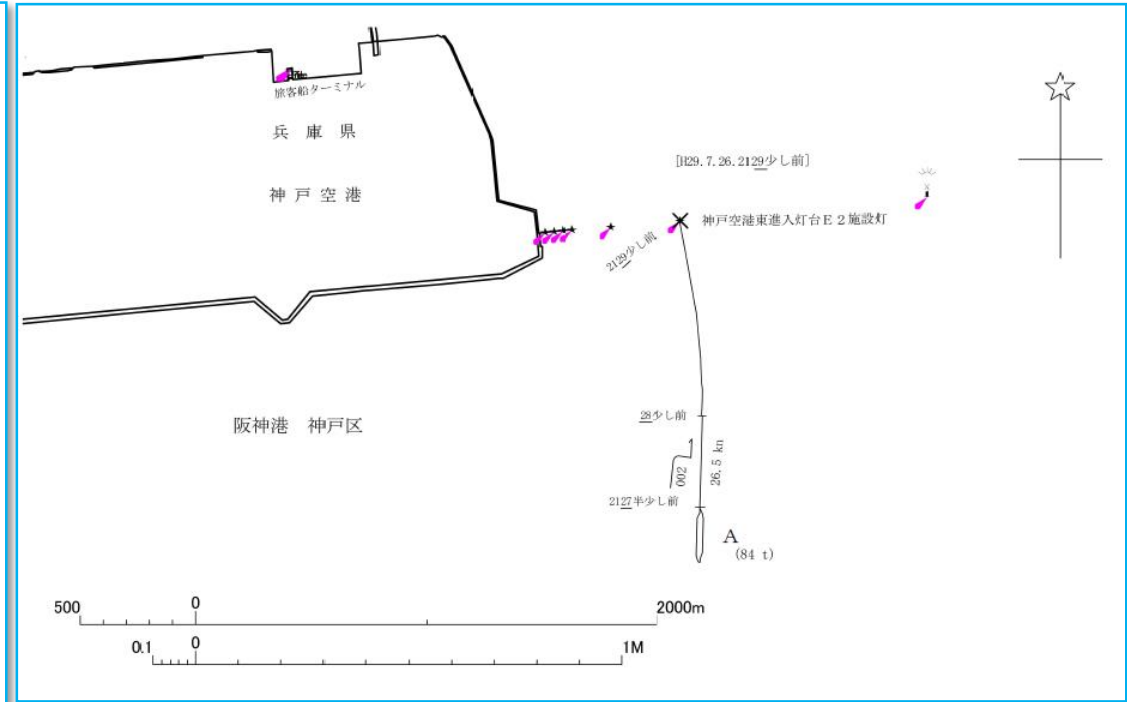
夜間、阪神港神戸区において、神戸空港の旅客船ターミナルに向かって北上中、**船位の確認が不十分**で、E2施設灯に向かって進行した。

### 《懲戒》

船長: 船位の確認を十分に行わなかった⇒**四級海技士(航海)の業務を2箇月停止**

### 《原因の背景》

船長は、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いなかったが、**間もなく、同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ずに左転を開始した。



### 《関連事項》

- ① A船は、レーダー画面をヘッドアップの3海里レンジとして前方4海里が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いた。
- ② 船長は、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向首していた。
- ③ 針路を000度に決めていたとき、折からの風潮流によって左方に2度圧流されていた。
- ④ その後、針路を、E2施設灯の東方約130メートルに向く002度に転じた。
- ⑤ 船長は、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施設灯が視認できる状況下、それを確認しないまま、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ことなく、左転を開始した。