

令和2年長審第16号

裁 決  
旅客船A乗揚事件

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 の小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和2年2月24日16時05分

長崎県五島列島 若松瀬戸

2 船舶の要目

船種 船名 旅客船A

総トン数 9.7トン

登録長 11.90メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 485キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等

Aは、船舶所有者が個人経営するX社で使用され、旅行会社等からの要請を受けて長崎県福江島、同県奈留島等の観光を目的に運航される旅客不定期航路事業に従事し、最大搭載人員が旅客35人及び船員3人のFRP製旅客船で、船体中央部に操舵室及び中央部客室、その前方及び後方に一段低い前部客室及び後部客室をそれぞれ配置し、操舵室には、前部右舷側に舵輪、機関計器盤及び機関操縦レバー、同部中央にレーダー、同部左舷側にGPSプロッターがそれぞれ備えられ、舵輪後方に操縦者用の椅子が設置されていた。

#### (2) 安全管理規程等

船舶所有者は、船舶による輸送の安全確保を目的とする安全管理規程を設定し、同規程の実施を図るために運航基準を定め、同基準には、運航の可否判断の気象海象条件、基準経路等が示され、AのGPSプロッターにはマークされた航行に危険な浅所等が表示されていた。

#### (3) 若松瀬戸

若松瀬戸は、長崎県若松島と同県中通島間の狭くて潮流も強い水道で、水道両岸付近に暗岩や洗岩等が存在し、おおむね南北の全長が8海里で、南口の主水道は大瀬戸及び関掛瀬戸となっており、若松島の長崎県若松港がほぼ中央部に位置し、同港の南側に若松島と中通島を結ぶ高さ約26メートルの若松大橋が架橋されていた。

#### (4) a 受審人の経歴等

(一部省略)

a 受審人は、若松瀬戸を数多く航行した経験を有し、Aの船長職を執るに当たり、船舶所有者と共にAに乗船して1週間の安全教育

を受け、過去のGPSプロッターの航跡に沿って航行することや同プロッターのマークされている浅所等に近づかないよう指導され、若松瀬戸の長崎県荒島北方に存在する洗岩（以下「荒島洗岩」という。）及び同洗岩がGPSプロッターに表示されてマークされていることはそれぞれ知っていたものの、安全管理規程、運航基準及び基準経路図等を見ておらず、基準経路についての認識はなかった。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人が1人で乗り組み、中央部客室に旅客2人を乗せ、船首1.0メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、令和2年2月24日14時40分長崎県奈留島港を発し、若松港に向かった。

a受審人は、昼間で、かつ数多く航行経験のある若松瀬戸を航行することから、レーダー及びGPSプロッターを作動させず、目視で船位を確認しながら奈留島東方沖合を北上し、途中、若松島南東岸沖合で旅客にキリシタン洞窟を海上から見学させたのち、関掛瀬戸を北上して、16時01分半僅か前関掛瀬北方灯標から225度（真方位、以下同じ。）480メートルの地点で、大瀬戸へ向けて針路を028度に定め、機関を回転数毎分1,700にかけ、20.0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、関掛瀬西方沖合を經由して大瀬戸に入り、16時03分少し過ぎ関掛瀬北方灯標から015度620メートルの転針地点で、水道中央より西側の長崎県下中島寄りに漂泊中の2隻のプレジャーボートを視認し、平素水道中央より東側を北上していたものの、それらのボートに自船の航走波の影響を与えないように航行しようと考え、平素の経路よりも荒島寄りに向く005度に転針した。

転針したとき a 受審人は、荒島洗岩が正船首 1, 120メートルのところとなり、その後同洗岩に向首接近する状況であったが、海面が波立つところが荒島洗岩でそこを避ければ無難に航行できるものと思い、減速するとともにGPSプロッターを起動して同洗岩との位置関係を把握するなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に気付かずに続航した。

こうして、a 受審人は、荒島洗岩に向首進行し、16時05分関掛瀬北方灯標から009度1,730メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま同洗岩に乗り揚げ、これを乗り切った。

当時、天候は晴れで、風はほとんどなく、潮候は上げ潮の初期に当たり、視界は良好であった。

a 受審人は、衝撃を感じたものの、航行可能であったので、そのまま航行を続けて若松港に入港し、旅客を下船させて奈留島港への帰途、機関室への浸水に気付き、同港の修理工場へ向かった。

その結果、船尾部船底外板に破口、舵軸及び両舷プロペラ翼に曲損並びに機関に濡損等を生じ、のちに修理された。

#### (原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、若松瀬戸において、若松港に向けて北上中、船位の確認が不十分で、荒島洗岩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、若松瀬戸において、若松港に向けて北上中、水道中央より西側の下中島寄りに漂泊中の2隻のプレジャーボートを視認し、それらのボートに自船の航走波の影響を与えないよう平素の経路よりも荒島寄りに航行する場合、荒島洗岩の存在を知っていたから、同洗岩に向首進行することのないよう、減速するとともにGPSプロッターを起動して荒島洗岩との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，海面が波立つところが荒島洗岩でそこを避ければ無難に航行できるものと思い，船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により，同洗岩に向首接近する状況に気付かずに乗揚を招き，船体，舵及び機関等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 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 23 日

長崎地方海難審判所

審判官 覺 前 修