

令和3年那審第14号

裁 決
遊覧船A浸水事件

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、理事官甲斐繁利出席のうえ審理し、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 事件発生の日時時刻及び場所

令和3年4月17日16時40分

沖縄県那覇港西方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 遊覧船A

総トン数 2.5トン

全 長 7.17メートル

機関の種類 電気点火機関

出力 264キロワット

3 事実の経過

(1) Aの設備等

Aは、平成23年1月に新規登録され、電気点火機関2機を備え、ジェット推進によって航行するFRP製遊覧船で、シュノーケリングツアーなどを目的として運航され、船体中央部右舷側に操縦席を設け、後部のデッキフロア両舷に乗客用の椅子、中央に機関室内を確認するためのカバー（以下「機関室カバー」という。）があった。

また、Aは、最高速力約40ノットで航行することができ、毎時20キロメートル以上の速力で航行すると、船首が持ち上がって滑走状態になり、海水が船首方から流入することはない、出力を下げ、低速力で航行すると、船首乾舷が低くなることから、高起した波を船首方から受けた場合、船首部に波除板がなく海水が船内に流入する構造であった。

デッキ上に打ち上がった海水は、デッキ上を船尾方に流れ、Aと同型艇では機関室カバーの下方にある排水口に接続された排水ホースが機関室内を通り、船外へ排水される構造となっていたものの、Aには同ホースが接続されておらず、機関室底部に溜まり、同室に設置された毎時31.6リットルの排水能力を有するビルジポンプが自動で始動して排水されるようになっていた。

機関室カバーは、デッキフロアから高さ約5センチメートルのところに開閉用のレバーが取り付けられ、機関室カバーの立ち上がり部の高さは、デッキフロアから10センチメートルで、機関室カバーが閉じられた状態であっても、デッキ上の海水がこの立ち上がり部の高さ以上に溜まれば機関室に流入する構造であった。

(2) a 受審人の経歴等

a 受審人は、令和2年7月に一級小型選択操縦士及び特殊小型船舶操縦士の免許を取得後、水上オートバイのインストラクターを経験し、令和3年X社に入社して同社の指導者から10回程度操船指導を受け、その後本件発生まで船長として10回程度乗客を乗せてツアーを行っていたものの、同受審人は特定操縦免許を受けていなかった。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人が単独で乗り組み、スタッフ2人及びツアー客4人を乗せ、シュノーケリングツアーの目的で、船首0.2メートル船尾0.5メートルの喫水をもって、令和3年4月17日13時30分沖縄県宜野湾港を発し、同県神山島南方沖合のシュノーケリング地点に向かった。

発航に先立ち、a受審人は、機関室内ビルジの滞留状況の確認及び機関の試運転を行って異常の有無の確認を行うとともに、当日の気象及び海象状況を確認したものの、10時11分に沖縄本島南部及び慶良間・粟国諸島に波浪注意報が発表されていたことは承知しておらず、午後から風浪が強くなる予報だったことから不安を感じ、会社に発航可否について確認したところ、発航可の連絡を受けて発航した。

a受審人は、船体動揺が大きくならないよう針路を適宜変更しながら航行中、14時52分半神山島灯台から095度（真方位、以下同じ。）1,110メートルの地点で、右舷機が作動しなくなったので、シュノーケリング地点で原因を調査することとし、左舷機のみで毎時10.0キロメートルの速力（対地速力、以下同じ。）で航行を続け、15時00分神山島灯台から209度280メートルのシュノーケリング地点に到着し、同地点に設置

してあるブイに係留した。

a 受審人は、ツアー客がシュノーケリングを行っている間、会社に連絡するとともに、吸水口などの点検をしたものの、右舷機が作動しなくなった原因を見つけることができず、15時50分左舷機のみで低出力で航行すると船首乾舷が低くなり、船首方から多量の波を受け、デッキ上に滞留した海水が機関室に流入するおそれがあったが、以前にも波が打ち込む状況で航行できたので、左舷機のみで航行しても帰港できるものと思い、シュノーケリング地点に留まるなど、波浪に対する安全措置を十分にとらなかった。

a 受審人は、スタッフ及びツアー客全員を揚収し、15時55分左舷機のみで運転で帰途に就き、往航時より波が高いと感じたので、一旦那覇港の防波堤内を經由して宜野湾港に向かうこととし、16時29分半少し前神山島灯台から117度1.4海里の地点で、針路を090度に定め、毎時10.0キロメートルの速力として、操舵室内の椅子に腰掛け、手動操舵で進行した。

Aは、同じ針路及び速力で続航中、船首方から多量の波を受け、デッキ上に滞留した海水が、船尾方に流れて機関室カバーの下方にある排水口からと機関室カバーの立ち上がりを越えて機関室に流入し、16時40分神山島灯台から106度2.3海里の地点において、a 受審人が足元に海水が滞留していることに気付き、機関室カバーを開けて内部を確認したところ、機関室が浸水していることを発見した。

当時、天候は曇りで風力5の北風が吹き、北方から波高1.5メートルの波があり、潮候は上げ潮の初期にあたり、視界は良好で、沖縄本島南部及び慶良間・粟国諸島に波浪注意報が発表されてい

た。

その結果、a受審人は、速力を毎時4.0キロメートルに減速して進行していたところ、左舷機が停止し、さらに電源も喪失して漂流が始まったので、海上保安庁に救助要請の連絡を行い、乗船者全員が救助されたものの、その後Aは行方不明となった。

(原因の考察)

本件は、事実の経過で示したとおり、船首方から受けた波の多量の海水が、船尾方に流れて機関室カバーの下方にある排水口からと機関室カバーの立ち上がりを越え、機関室に流入したものである。

a受審人は、発航前、波浪注意報の発表を承知していなかったものの、自身が入手した天気予報で風が強くなることを知り、不安から会社に連絡をとり、会社から発航可の連絡を受けて発航したもので、入社後約半月の同人にとって、会社の判断に反して発航を中止することは容易ではなかった。また、a受審人は、発航前点検を実施し、機関等の機器に異常はなく、機関室内のビルジの点検も実施しており、その時点では、右舷機が作動しなくなることの予見はできなかった。

しかし、a受審人は、入手した天気予報で午後から風浪が強くなり、帰航中に高くなった波の打ち込みがあるかもしれないと承知しており、水上オートバイのインストラクターを経験していたのでジェット推進による船舶の特性を認識していたことから、右舷機が作動できなくなったことが判明した時点で、片舷機運転の低出力状態だと操船が困難となり、多量の波の打ち込みを受けることを予見することができた。

したがって、波浪注意報が発表された状況下、片舷機運転の低出力状態で航行したことは、本件発生の原因となる。

(原因及び受審人の行為)

本件浸水は、那覇港西方沖合において、波浪注意報が発表された状況下、片舷機が作動しなくなった際、波浪に対する安全措置が不十分で、船首方から多量の波を受け、デッキ上に滞留した海水が、機関室に流入したことによって発生したものである。

a 受審人は、波浪注意報が発表された状況下、片舷機が作動しなくなった場合、片舷機運転の低出力状態で航行すると船首乾舷が低くなり、船首方から多量の波を受け、デッキ上に滞留した海水が機関室に流入するおそれがあったから、シュノーケリング地点に留まるなど、波浪に対する安全措置を十分にとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、以前にも波が打ち込む状況で航行できたので、片舷機のみで航行しても帰港できるものと思い、波浪に対する安全措置を十分にとらなかった職務上の過失により、船首方から多量の波を受け、デッキ上に滞留した海水が、機関室カバーの下方にある排水口からと機関室カバーの立ち上がりを越えて、機関室が浸水する事態を招き、同人含め乗船者全員が救助されたものの、その後、Aは行方不明となるに至った。

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 2 4 日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 大 北 直 明