

令和4年那審第4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3年8月29日18時50分  
沖縄県嘉弥真島東方沖合
- 2 船舶の要目  
船種 船名 旅客船A  
総トン数 19トン  
全 長 25.60メートル  
機関の種類 ディーゼル機関  
出 力 1,510キロワット

### 3 事実の経過

#### (1) 設備等

Aは、平成15年11月に進水し、船体前部に操舵室を設け、同室後方に客室が区画され、操舵室前部に操舵及び機関操縦の各装置を組み込んだコンソールを装備し、同コンソール上部にGPSプロッター、舵角指示器等を設置した、最大とう乗人員が旅客88人及び船員2人の、2機2軸2舵を有する軽合金製旅客船で、いずれも沖縄県石垣港を発航地とした、同県の仲間港間及び船浦港上原地区（以下「船浦上原港」という。）間を1日各2往復する定期航路に就航していた。

#### (2) 船浦上原港の状況等

船浦上原港は、沖縄県西表島北岸に位置する、鳩間水道南側の南北及び西の三方を陸岸で囲まれた港で、港口を示す船浦港上原地区沖防波堤灯台（以下「上原灯台」という。）が防波堤（沖）の東端に設置され、同灯台の東方にさんご礁で囲まれた同県鳩離島及びダイクピーと称するさんご礁が拡張し、同島北方のさんご礁北端付近に船浦港北口第3号立標（以下「3号立標」という。）及びダイクピー西端付近に船浦港北口第1号灯標（以下「1号灯標」という。）が設けられていた。

#### (3) 運航基準等

A社は、一般定期航路事業を営み、安全管理規程の運航基準に発航及び航行を中止する際の風速、波高、視程等を定めたほか、船舶の運航に関する基準を明確にして航海の安全を確保する目的で、いずれも石垣港を発航地とした、沖縄県の竹富東港間、黒島港間、小浜港間、仲間港間、船浦港船浦地区間及び船浦上原港間の基準経路を定めていた。

そして、船浦上原港から石垣港に向かう際の基準経路は、上原灯台を左舷方に通過して鳩間水道に船首を向けて北上し、3号立標及び1号灯標をそれぞれ右舷方に通過して同水道に至り、ダイクピー北端及び嘉弥真島北方の各沖合を航行するように定めていた。

(4) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（一部省略）運航基準に定められた発航及び航行を中止する際の気象条件・海象条件、各港間の基準経路及び同経路付近の水路事情を把握するほか、石垣港及び船浦上原港間の航行経験が豊富であった。

(5) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか甲板員2人が乗り組み、旅客6人を乗せ、船首0.6メートル船尾0.8メートルの喫水をもって、令和3年8月29日18時20分最終の第4便として船浦上原港の棧橋を発し、石垣港に向かった。

ところで、船舶所有者は、Aの船員の最大とう載人員が2人であるところ、採用後、間もない甲板員1人を見習いとして同船に乗り組ませ、定員を超過させていた。

a 受審人は、GPSプロッター画面に石垣港までの基準経路を表示し、操舵装置後方に立ち、単独で操船に当たりながら上原灯台を左舷方に通過し、18時23分3号立標から244度（真方位、以下同じ。）1,700メートルの地点で、鳩間水道に船首を向けて北上していたとき、同経路に沿っていたが、ダイクピー南端沖合を經由すれば航海時間を短縮できると思い、航海の安全を確保するなど、基準経路を遵守することなく、同経路を離れた。

a 受審人は、基準経路を離れたまま3号立標を左舷方に通過し、ダイクピー南端沖合を經由して小浜港北方沖合に至り、18時45

分半僅か過ぎ小浜港第1号立標（以下「1号立標」という。）から296.5度3.1海里の地点で、嘉弥真島との離岸距離を目測して針路を105度に定め、機関を回転数毎分1,800にかけて32.0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。

こうして、a受審人は、前方を目視しながら嘉弥真島東方沖合に拡張したさんご礁に向首する状況に気付くことなく続航し、18時50分1号立標から327度1,750メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力で、同さんご礁に乗り揚げた。

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

a受審人は、自力離礁を試みたものの、効なく、旅客に状況を放送するとともに運航管理者に救助を要請し、僚船が来援して旅客6人を同船に移乗させた。

乗揚の結果、両舷推進器翼に欠損、同推進器軸及び両舷舵板に曲損、船底外板に擦過傷等を生じたが、のち修理された。

#### （原因の考察）

本件は、船浦上原港の棧橋を発し、石垣港に向けて航行する際、基準経路を遵守していれば、嘉弥真島東方沖合に拡張したさんご礁に乗り揚げることを回避することができたと認められる。

したがって、a受審人が、基準経路を遵守しなかったことは本件発生の原因となる。

なお、船舶所有者が、船員3人を乗り組ませ、定員を超過させていたことは、事実の経過で示したとおり、本件発生に至る過程で生じた事実であるが、本件と相当な因果関係があるとは認められないものの、船舶

安全法を遵守することは論じるまでもなく、厳に慎むべきである。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、船浦上原港の棧橋を発し、石垣港に向けて航行する際、基準経路を遵守せず、同経路を離れたまま嘉弥真島東方沖合に拡張したさんご礁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、船浦上原港の棧橋を発し、石垣港に向けて航行する場合、基準経路に沿っていたのだから、航海の安全を確保するなど、同経路を遵守すべき注意義務があった。しかし、同人は、ダイクピー南端沖合を経由すれば航海時間を短縮できると思い、基準経路を遵守しなかった職務上の過失により、同経路を離れたまま嘉弥真島東方沖合に拡張したさんご礁に向首する状況に気付くことなく進行して同さんご礁に乗り揚げる事態を招き、船体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 か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 4 年 6 月 28 日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文