

令和6年那審第8号

裁 決
旅客船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 六級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官中山国夫出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の六級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生 of 年月日時刻及び場所

令和5年9月18日13時06分半少し過ぎ
沖縄県竹富島南西方沖合

2 船舶の要目

船 種 船 名 旅客船A
総 ト ン 数 120トン
全 長 27.60メートル
機 関 の 種 類 ディーゼル機関
出 力 2,440キロワット

3 事実の経過

(1) Aの設備等

Aは、平成8年1月に進水し、船体中央部上層に操舵室を、船体前部から同中央部にかけての下層に客室をそれぞれ配し、沖縄県石垣島と同島周辺離島との間の定期航路に就航する、最大とう載人員旅客162人船員3人の2機2軸2舵を有する軽合金製双胴型旅客船で、操舵室前部中央に操舵スタンド、同部右舷側に機関遠隔操縦装置、同部左舷側にレーダー及びGPSプロッターをそれぞれ備えていた。

(2) 竹富島南西方沖合の状況

竹富島は、石垣島と沖縄県小浜島との間に位置し、周辺海域にさんご礁のほか、洗岩、暗岩等が点在し、竹富島南西方沖合には竹富島南西方立標、大原航路第7号立標（以下「第7号立標」という。）及び大原航路第10号立標がそれぞれ設置されていた。

(3) a受審人の経歴等

a受審人は、（一部省略）Aには、令和4年2月から乗船し、同船の操縦性能を把握したうえ、X社が定めた運航基準及び基準経路付近の水路状況を承知していたので、沖縄県竹富東港に向けて東行する際、第7号立標の北方を航行していた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか2人が乗り組み、旅客29人を乗せ、船首1.0メートル船尾2.2メートルの喫水をもって、令和5年9月18日12時40分沖縄県仲間港を発し、竹富東港に向かった。

a受審人は、GPSプロッターを作動させ、舵輪後方に立った姿勢で操船に当たり、13時06分少し前第7号立標から225度（真方位、以下同じ。）620メートルの地点で、針路を050度

に定め、26.3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。

定針したとき、a受審人は、第7号立標南方沖合のさんご礁（以下「大原さんご礁」という。）まで610メートルとなり、その後大原さんご礁に向首接近する状況であったが、考え事をしていて、GPSプロッターを活用して大原さんご礁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わなかったため、この状況に気付かなかった。

こうして、a受審人は、第7号立標の北方を航行せず、大原さんご礁に向首したまま続航し、13時06分半少し過ぎ第7号立標から143度60メートルの地点において、Aは、原針路及び原速力のまま、大原さんご礁に乗り揚げた。

当時、天候は晴れで風力3の東南東風が吹き、潮候は下げ潮の末期に当たり、視界は良好であった。

乗揚の結果、両舷プロペラ翼に曲損等を生じた。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、竹富島南西方沖合において、竹富東港に向けて航行する際、船位の確認が不十分で、大原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、竹富島南西方沖合において、竹富東港に向けて航行する場合、大原さんご礁に乗り揚げることのないよう、GPSプロッターを活用して大原さんご礁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、考え事をしていて、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、大原さんご礁に向首接近する状況に気付かないまま進行して大原さんご礁に乗り揚

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六級海技士（航海）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 6 年 1 1 月 1 2 日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 山 本 哲 也