

令和 7 年 広 審 第 20 号

裁 決

旅客船 A 乗揚事件

受 審 人 a

職 名 A 船長

海技免許 五級海技士 (航海)

本件について、当海難審判所は、理事官小嶋正博出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a の五級海技士 (航海) の業務を 1 か月停止する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和 7 年 3 月 2 日 06 時 37 分

山口県徳山下松港第 3 区

2 船舶の要目

船種 船名 旅客船 A

総トン数 59 トン

全長 25.77 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 1,080 キロワット

3 事実の経過

(1) Aの運航形態

X社は、Aを旅客の輸送を行う一般旅客定期航路事業に従事させ、始発港を山口県周南市瀬戸浜所在の発着場（以下「瀬戸浜発着場」という。）とし、同県同市築港町所在の発着場と同県大津島漁港刈尾地区、本浦地区、馬島地区及び瀬戸浜発着場各地を結ぶ航路に、同船を1日4便就航させていた。

(2) 安全管理規程及び運航基準

X社の安全管理規程には、輸送の安全確保を的確に図るために、船長は適時、運航の可否判断を行い、気象・海象が一定条件に達したと認めるとき又は達するおそれがあると認めるときは、運航中止の措置をとらなければならないと定められていた。

また、安全管理規程に基づき、船舶の運航に関する基準を明確にすることを目的とした運航基準には、船長は発航前に運航の可否判断を行い、発航地港内の視程が500メートル以下に達していると認めるときは、発航を中止しなければならないと定められていた。

そして、運航基準に従った基準経路には、大津島漁港刈尾地区から瀬戸浜発着場に至る経路として、発航後051度の針路で約400メートル東行した後、000度として北上を開始する地点（以下「北上地点」という。）が記載されていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、船体中央部に客室を配し、その前方に操舵室、同室前面中央に舵輪、その左舷側にレーダー及びG P S プロッター、右舷側に機関遠隔操縦装置をそれぞれ装備した2機2軸を備え、旅客の最大搭載人員150人（航行予定時間1.5時間未満の場合）の軽合金製旅客船で、a受審人ほか2人が乗り組み、始発港までの回航の目

的で、船首 0.8 メートル船尾 1.0 メートルの喫水をもって、令和 7 年 3 月 2 日 06 時 32 分徳山下松港第 3 区の大津島漁港刈尾地区を発し、瀬戸浜発着場に向かった。

発航に先立ち、a 受審人は、気象情報を入手し、大津島漁港刈尾地区に海上濃霧警報が発表されていることを承知したうえ、霧のため視界が 200 メートル程度に狭められ、同漁港の視界が安全管理規程に定める発航中止の条件に達したが、過去に視界が狭められた状況で発航した経験があったことから、瀬戸浜発着場まで航行できるものと思い、運航管理者と協議することなく、視界の回復を待つなど、安全管理規程を遵守せずに発航を中止しなかった。

a 受審人は、舵輪後方の操縦席に腰をかけて操船に当たり、ヘッドアップの 0.75 海里レンジで船首方が約 1 海里まで映るオフセンターとしたレーダー及びノースアップの 6 海里四方を表示させた GPS プロッターをそれぞれ作動させ、06 時 35 分半僅か過ぎ大津島港本浦防波堤灯台から 037.5 度（真方位、以下同じ。）

1,150 メートルに当たる、大津島漁港刈尾地区の北防波堤南東端（以下「基点」という。）から 083.5 度 100 メートルの地点で、針路を基準経路に沿う 051 度に定めて手動操舵により 8.5 ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

06 時 36 分僅か前 a 受審人は、基点から 067.5 度 190 メートルの地点で、北上地点の手前で基準経路を逸脱して針路を 000 度に転じて北上を開始し、06 時 37 分僅か前船首方至近に迫った帝岬東岸の水上岩を認めて機関を後進としたものの、効なく、06 時 37 分基点から 027 度 390 メートルの地点において、A は、原針路及び原速力で帝岬東岸の浅所に乗り揚げた。

当時、天候は霧で風力 1 の北風が吹き、潮候は上げ潮の中央期に

当たり、視程は約200メートルで、瀬戸内海に海上濃霧警報が発表されていた。

乗揚の結果、プロペラ翼に折損等を生じた。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、徳山下松港第3区において、霧のため視界が狭められた状況下、大津島漁港刈尾地区の視界が安全管理規程に定める発航中止の条件に達した際、同規程を遵守せずに同漁港を発航し、基準経路から逸脱して帝岬東岸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、徳山下松港第3区において、霧のため視界が狭められた状況下、大津島漁港刈尾地区の視界が安全管理規程に定める発航中止の条件に達した場合、同規程を遵守して発航を中止するべき注意義務があった。しかるに、同人は、過去に視界が狭められた状況で発航した経験があったことから、瀬戸浜発着場まで航行できるものと思い、運航管理者と協議することなく、視界の回復を待つなど、安全管理規程を遵守せずに大津島漁港刈尾地区の発航を中止しなかった職務上の過失により、発航し、北上地点の手前で基準経路を逸脱して航行し、帝岬東岸の浅所への乗揚を招き、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条の規程により、同法第4条第1項第2号を適用して同人の五級海技士（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7年12月17日

広島地方海難審判所

審判長 審判官 高橋寿則

審判官 山岸雅仁

審判官 井手則義