

令和4年海審第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
補 佐 人 1人

本件について、海難審判所は、理事官福島正人出席のうえ審理し、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2年11月19日16時40分
香川県羽佐島北西方沖合
- 2 船舶の要目
船種 船名 旅客船A
総トン数 19トン
全 長 16.57メートル
機関の種類 ディーゼル機関

出 力 4 4 1 キロワット

3 事実の経過

Aは、船首部に操舵室、船体中央部に客室を配し、操舵室右舷側に舵輪、その後方に操縦席を設け、同室前面の中央部にレーダー及びGPSプロッターをそれぞれ備え、2機2軸2舵を有し、主として香川県高松港を起点とした人の運送をする不定期航路事業に従事する旅客定員が74人のFRP製旅客船で、a受審人ほか1人が乗り組み、修学旅行中の生徒、引率教員等60人を乗せ、遊覧の目的で、船首1.2メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、令和2年11月19日15時30分同港を発し、同県坂出港に向かった。

ところで、a受審人は、遊覧の予定経路を、備讃瀬戸を西行して坂出港北方沖合に至ったところから、香川県与島、羽佐島、同県岩黒島及び同県櫃石島の西方沖合を各島に沿って北上し、櫃石島北方沖合を東方へ周った後、南下して同港に入港することとしていた。

また、羽佐島と岩黒島との間には、全長790メートル桁下高さ41メートルの岩黒島橋が架けられており、同橋には羽佐島側から順にIB4P、IB3P、IB2P及びIB1Pの計4基の橋脚が設けられ、IB3PとIB2P間の幅約420メートルの水域では、中央部付近が34メートル以上となる水深を確保されていたものの、IB4PとIB3P間の幅約185メートルの水域は、オソワイと称される暗岩や干出岩などを含む險礁域（以下「オソワイ浅所」という。）が存在していた。

そして、Aに備えられたGPSプロッターは、画面を0.5海里レンジ以下の拡大した表示に切り替えることでオソワイ浅所を表示することができた。

a受審人は、坂出港北方沖合に至った後、甲板員を見張りに就け、

レーダーを0.75海里レンジのコースアップ、GPSプロッターを1.5海里レンジのコースアップで船首方が2海里まで映るオフセンターとしてそれぞれ作動させ、操縦席に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、与島西方沖合を北上し、16時35分半少し過ぎ鍋島灯台から281度（真方位、以下同じ。）1,150メートルの地点で、針路を342度に定め、13.0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、羽佐島西方沖合に差し掛かった頃、引率教員が岩黒島東部の様子を生徒に説明しているのを聞き、予定経路を変更して同島東方沖合を北上することを思い立ち、16時39分僅か過ぎ鍋島灯台から315度1.20海里の地点に達したとき、針路を向けることとしたIB4PとIB3P間（以下「目標橋脚間」という。）の水路事情を知らなかったが、過去にAとほぼ同じ大きさの漁船が目標橋脚間の水域を航行しているのを見た記憶から、自船も航行することができるものと思い、減速してGPSプロッター画面の表示を切り替え同水域の水深を確認するなど、水路調査を十分に行わなかった。

a 受審人は、16時39分少し過ぎ鍋島灯台から315度1.21海里の地点に至ったとき、オソワイ浅所の存在を知らないまま、針路を目標橋脚間の水域に向く044度に転じ、影響を受け始めた東に向かう潮流によって右方に6度圧流され、14.5ノットの速力となってオソワイ浅所に向首続航し、16時40分僅か前船尾が右方に振れたので大きく左舵をとったものの、16時40分鍋島灯台から324度1.21海里の地点において、Aは、船首が021度を向き、原速力で、オソワイ浅所の干出岩に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力3の南南西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期に当たり、視界は良好で、付近には東に向かう強い潮流があった。

乗揚の結果、船尾部船底外板に亀裂を生じ、船内に浸水して沈没し、のち廃船処理され、旅客3人が6日間の入院を要する誤嚥性肺炎、過換気症、めまい症等をそれぞれ負った。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、羽佐島北西方沖合において、遊覧の目的で航行中、予定経路を変更する際、水路調査が不十分で、オソワイ浅所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、羽佐島北西方沖合において、遊覧の目的で航行中、予定経路を変更する場合、針路を向けることとした目標橋脚間の水路事情を知らなかったのだから、浅所に乗り揚げることのないよう、減速してGPSプロッター画面の表示を切り替え目標橋脚間の水域の水深を確認するなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、過去にAとほぼ同じ大きさの漁船が目標橋脚間の水域を航行しているのを見た記憶から、自船も航行することができるものと思い、水路調査を十分に行わなかった職務上の過失により、オソワイ浅所の存在を知らないまま、同浅所に向首進行して乗揚を招き、船体に損傷を生じて廃船とさせ、旅客3人を負傷させるに至った。

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5年3月15日

海難審判所

審判長 審判官 山 岸 雅 仁

審判官 黒 田 拓 幸

審判官 横 井 幸 治