

平成 20 年那審第 18 号

交通船第七十八あんえい号乗客負傷事件

言 渡 年 月 日 平成 20 年 9 月 25 日

審 判 庁 門司地方海難審判庁那覇支部（西林 眞，岩渕三穂，黒田敏幸）

理 事 官 上原 直

受 審 人 A

職 名 第七十八あんえい号船長

操 縦 免 許 小型船舶操縦士

指定海難関係人 B

職 名 C社運航管理者

損 害 乗客 2 名が 2 ないし 3 箇月の入院治療を要する腰椎圧迫骨折，乗客 1 人が全治
4 週間の腰椎圧迫骨折，左鎖骨不全骨折，乗客 1 人が腰部打撲

原 因 第七十八あんえい号・・・発航を取り止めなかったこと、波浪による船体動揺
を緩和するための大幅な減速措置をとらなかったこと

運航管理者・・・・・・・・乗組員に対する安全運航指導不十分

主 文

本件乗客負傷は，運航基準の発航中止条件に達する波浪を認めた際，発航を取り止めなかったばかりか，荒天航行中，波浪による船体動揺を緩和するための大幅な減速措置をとらなかったことによって発生したものである。

運航管理者が，乗組員に対して安全運航についての指導を十分に行っていなかったことは，本件発生の原因となる。

受審人Aを戒告する。

理 由

(海難の事実)

1 事件発生年月日時刻及び場所

平成 20 年 1 月 16 日 09 時 55 分

沖縄県波照間島北方沖合

(北緯 24 度 06.3 分 東経 123 度 45.9 分)

2 船舶の要目等

(1) 要 目

船 種 船 名 交通船第七十八あんえい号

総 ト ン 数 19 トン

全 長 19.65 メートル

機 関 の 種 類 ディーゼル機関

出 力 1,030 キロワット

(2) 設備及び性能等

第七十八あんえい号（以下「78 号」という。）は，平成 2 年 7 月に建造され，C社が同 9

年3月から借入ののち同14年7月に購入し、その間の同10年10月に旅客船から用途変更した、2機2軸2舵を備える高速の軽合金製交通船で、甲板上には、船首方から順に、船首甲板、客室、船体中央部となる操舵室及び遊歩甲板をそれぞれ配置し、同甲板下が機関室となっており、操舵室には、前部全面に設置した操舵コンソールの両舷側に客室への出入口階段を設けていた。

客室は、中央通路の両側にいずれも前向きの、前部から2人掛け用のソファ型座席1列と3人掛け用のソファ型座席5列をそれぞれ配列した合計34人分の座席を設け、各座席には背もたれの背面に手摺りが取り付けられていたが、シートベルトは設けられていなかった。また、後部甲板には、操舵室後部の両舷に3人掛けのベンチを2列合計12人分の座席を設けていた。

(3) 運航状況及び配乗体制等

C社は、沖縄県石垣港と同県八重山列島の諸港間において定期旅客運送業等を営み、同港と同列島最南端に位置する波照間島の波照間漁港を結ぶ航路（以下「波照間航路」という。）においても旅客定期航路事業を開設することを計画した。しかし、同航路にはすでにD社が離島航路補助を受けて総トン数20トン未満の高速旅客船及びフェリーによる同事業を行っていることから、認可が下りなかったため、平成11年8月に、波照間航路のほか旅客定期航路を持たない石垣港と他島間について、旅客定員12人以下の船舶で行う不定期航路事業を届け出し、観光ツアー等の臨時便に従事していた78号を主たる運航船として、波照間航路で1日3便の往復運航を行っていた。

ところで、C社は、78号を交通船に用途変更してからも、いずれ旅客船に再変更することを考慮し、客室及び後部甲板に46人分の座席を取り付けたまま運航させていた。

また、C社は、78号及び所有する総トン数20トン未満の高速旅客船について、乗組員の一括公認を受けたうえ、各船に専任船長と甲板員1人を配乗し、原則として4日乗船後1日休日の就労体制のもと、同船長又は甲板員が休日のときには、専任する船を持たない経験に長い船長（以下「フリー船長」という。）を替わりに乗り組ませるようにしており、毎日作成する配船表によって各船の運航航路及び配乗を乗組員に周知するようにしていた。

(4) 波照間島

波照間島は、八重山列島の石垣島と西表島の間に広がる、竹富島、小浜島、黒島及び新城島などを含む石西礁湖と称されるさんご礁海域から孤立した、西表島から約13海里南方に位置しており、北西岸に波照間漁港が整備されていた。

また、波照間航路は、所要時間を約65分とし、石垣港から西表島仲間港に至る大原航路と称する狭い水道を経由したのち、同航路西端付近から西表島と新城島の間を航行してさんご礁海域を抜け、波照間漁港に至るもので、両島間から同漁港までの海域が外海となることから、夏期には南方からの、冬期には北方からの波浪やうねりによって運航に影響を受けやすい航路であった。

3 事実の経過

(1) 波照間航路における安全管理状況

C社は、平成11年8月の波照間航路開設に伴い、運航基準に相当する安全運航マニュアルを作成し、発航中止条件として、発航地内の気象・海象が風速10メートル毎秒(m/s)以上、波高1.0メートル(m)以上、視程500m以下のいずれかに達しているとき、また、航行中に遭遇する気象・海象が風速15m/s以上、波高3.0m以上のいずれかに達するおそれがあると

認めるときとそれぞれ定め、一方、運航管理者は上記の気象・海象条件下の場合に運航の中止を指示することなどを定めていた。

その後、C社は、平成18年10月の海上運送法改正によって、許可を受け又は届出を行ったすべての事業者に安全管理規程の作成・届出及び安全統括管理者の選任・届出等が義務付けされた際、旅客定期航路事業については同規程の作成及び同管理者の選任を行って届け出ていたが、波照間航路等の不定期航路事業についてはこれらの義務付けはないものと思い込み、安全管理規程の作成等を行わないまま、安全運航マニュアルによる運航管理を続けていた。

これに対し、D社は、波照間航路で1日3便の定期運航を行っている高速旅客船の運航基準において、発航中止条件のうち、航行中に遭遇する気象・海象を風速15m/s以上、波高2.5m以上のいずれかに達するおそれがあると認めるときと定めていた。

C社は、波照間航路では荒天時にD社が欠航する頻度が自社に比べて多く、その理由が運航基準中の発航中止条件の違いによるものと把握しないまま、自社のみが運航する際には乗船希望の乗客が定員を超える場合があることを承知していたが、乗組員に対して12人以下の定員を遵守するよう徹底せず、黙認する状況であった。

また、B指定海難関係人は、1ないし2箇月に1回各船の運航終了後に乗組員に対する安全講習会を開き、荒天下の激しい船体動揺に対して、過去の波照間航路等で発生した船体動揺による旅客負傷事故事例から、旅客の安全確保のため減速するよう指導してはいたが、具体的な速力を明示したうえ旅客に危険を及ぼさない程度まで大幅に減速することを徹底していなかった。

(2) 本件の発生に至る経過

A受審人は、平成20年1月16日の配船表により、波照間航路を往復3便運航する予定の78号に甲板員の休日交代として乗り組むことになり、同船には専任船長Eが乗船したが、自らが年長者で船長経験も長いことから、暗黙の了解のもと同日の船長職を自らが執り、E専任船長が甲板員の立場で補佐（以下「E補佐」という。）することになった。

ところで、当日、石垣島地方は、3ないし4日前より大陸からの強い高気圧の張出しに伴って北東風が強まり、石垣島地方気象台が強風・波浪注意報を継続し、05時の時系列予報として、海上の最大風速15m/s、波の高さ4mと発表したうえ、石垣海上保安部が石垣島北端の平久保埼灯台における観測データとして、北北東風で05時前後の平均風速が17m/sと発表していた。

B指定海難関係人は、波照間航路第1便の運航にあたり、これらの気象・海象情報を収集のうえ、船長と協議して運航可否を決める際、波照間島沖合では波高が3mに達するおそれがあるうえ、北寄りの風と波浪がある場合、石垣港から波照間漁港への往航に比べ、復航のほうがより安全航行が困難であったが、発航中止条件に達するおそれがあっても運航可能な場合もあるとし、78号の乗組員に対して、外海が荒れているようなら引き返すよう船側に判断を委ねたのみで、入港できれば復航も問題ないと思い、同漁港において発航中止条件に該当する状況になったときには、運航基準を遵守して発航を中止するよう明確に指示しなかった。

一方、D社は、当日が週3便運航しているフェリーの運休日にあたっており、気象情報を収集のうえ、運航管理者、船長及び波照間島の代理店等が協議し、高速旅客船についても終日欠航することになった。

78号は、A受審人が船長としてE補佐とともに乗り組み、D社の欠航に伴い、断り切れな

いままで定員を超える乗客 16 人を乗せ、定刻の 08 時 30 分に石垣港を発し、30.0 ノット（対地速力、以下同じ。）の全速力前進として波照間漁港に向かい、外海に出て追風と追波を受ける状態となったが、あまり影響を受けないで運航を続け、09 時 35 分に同漁港に入港、着岸した。

ところで、A 受審人は、波照間漁港の復航にあたり、往航中の波照間島沖合において、運航基準の発航中止条件である波高 3m に達する波浪を認めていたが、何とか石垣港まで航行できると思い、同基準を遵守せず、発航を取り止めることなく、乗客を乗船させるよう E 補佐に指示した。

また、A 受審人は、波照間漁港に着岸した際にも、D 社が欠航していたため、定員を大きく上回る 29 人の乗客が岸壁で待っていたが、実質の座席数で対応可能な人数だったことから、拒むのも気の毒だと思い、B 指定海難関係人には連絡しないまま、乗客全員を 78 号に乗船させることにした。

こうして、78 号は、乗客が客室に 23 人、後部甲板のベンチに 6 人それぞれ着座したのち、船首 0.6 メートル船尾 1.5 メートルの喫水をもって、定刻から 5 分遅れの 09 時 45 分波照間漁港を発し、石垣港に向かった。

発航後、A 受審人は、操舵室中央の操縦席付近に立ったまま操舵にあたり、速力を微速力前進の 8.0 ノットとし、波照間港北防波堤灯台（以下「防波堤灯台」という。）を航過したのち、09 時 49 分半わずか前、波照間港第 2 灯標を左舷正横に見る、防波堤灯台から 021 度（真方位、以下同じ。）400m の地点に達したとき、基準航路の針路が 038 度のところ、波浪を船首正面から受けないように、針路を 353 度に定め、速力を基準速力より幾分減じた 20.0 ノットとして進行した。

A 受審人は、増速を終えたころより、右舷船首方から受ける波浪が大きくなって何度か船体が激しく動揺し、客室から悲鳴が聞こえる状況となったが、これまで 20 ノット程度で航行しても支障なかったので大丈夫と思い、船体動揺を緩和するための大幅な減速措置をとらないうまま、続航した。

78 号は、09 時 55 分防波堤灯台から 356 度 2.1 海里の地点において、A 受審人が操舵コンソール左舷側の GPS プロッターに気をとられているうち、高起した波によって船首部が高く持ち上げられると同時に急激に降下したため、客室の前部から右舷 2 列目の座席に座っていた乗客 F と同 G、及び前部から左舷 3 列目の座席に座っていた同 H と同 I が、上方に跳ね上げられて落下したときに座席に身体を打ち付けられた。

当時、天候は曇で風力 5 の北北東風が吹き、海上には波高 3m に達する波浪があり、石垣島地方には強風・波浪注意報が発表されていた。

A 受審人は、悲鳴を聞いて E 補佐に客室の様子を見に行かせたものの、乗客の負傷の有無まで確認せず、負傷者のいることを知らないまま航行を続け、西表島の島影に入ったところで徐々に右転して基準航路に戻し、11 時 00 分石垣港に入港した。そして、乗客の下船誘導の際にも依然負傷者に気付かなかったが、夕方になって腰を痛めて針治療を受けた乗客が 4 人いることを、さらに翌 17 日の夕方になって、このうち 2 人が入院していることを知らされた。

一方、B 指定海難関係人は、事故当日には負傷した乗客の知人から、翌 17 日には石垣海上保安部からそれぞれ連絡を受けて事態を知り、負傷者への対応にあたった。

座席に打ち付けられた乗客は、I 及び H 乗客が 2 ないし 3 箇月の入院治療を要する腰椎圧迫骨折を、F 乗客が全治 4 週間の腰椎圧迫骨折と左鎖骨不全骨折を、G 乗客が腰部打撲をそ

れぞれ負った。

(3) 事後措置

本件後、C社は、沖縄総合事務局長から輸送の安全確保に関する命令により、運航基準の遵守及び乗組員に対する安全教育の再徹底等による安全管理体制の改善、並びに定員遵守のための管理体制の整備を指示された。

これに対し、C社は、波照間航路関係の安全管理規程等を新たに作成するとともに、本件を受けて石垣海上保安部が主催した同業者4社等の参加による意見交換会にB指定海難関係人を出席させ、同会で出された種々の再発防止意見などを社内で検証した。そして、安全管理体制の改善に向け、毎朝船長全員の参加によるミーティングを行って気象・海象を確認、協議のうえ、運航可否を決定するように改め、乗組員に対して運航基準の遵守、気象・海象に応じた適切な速力調整と操船及び船内巡回の励行等について再徹底したほか、波照間航路の定員を遵守するためにD社が欠航した際には自社便も欠航として運航を統一するなど、同種事故の再発防止対策を講じた。

(本件発生に至る事由)

- 1 客室座席にシートベルトが設けられていなかったこと
- 2 波照間島沖合では10m/sを超える北北東風が吹き、波高が発航中止条件の3mに達するおそれがあったこと
- 3 運航管理者
 - (1) 運航管理者が、波照間漁港において発航中止条件に該当する状況となったときには、運航基準を遵守して発航を中止するよう、乗組員に対して明確に指示していなかったこと
 - (2) 運航管理者が、荒天航行中には、乗客に危険を及ぼさない程度まで大幅に減速することを、乗組員に対して徹底していなかったこと
- 4 船長
 - (1) 波照間漁港において、波高が発航基準の発航中止条件に達する波浪を認めていたが、何とか航行できると思い、同基準を遵守せず、発航を取り止めなかったこと
 - (2) 定員を超過する乗客を乗船させたこと
 - (3) 波照間島沖合で船体が激しく動揺するようになった際、これまで20ノット程度で航行しても支障なかったので大丈夫と思い、船体動揺を緩和するための大幅な減速措置をとらなかったこと
- 5 船体の急激な動揺により着座していた乗客が上方に跳ね上げられて座席に身体を打ち付けられたこと

(原因の考察)

本件は、波照間島沖合では10m/sを超える北北東風が吹き、波高が発航中止条件の3mに達するおそれがある状況下、外海の海面状態次第で引き返すことを前提として石垣港を出港し、運航への影響が比較的少ない追風、追波状態で波照間漁港には入港できたものであり、同漁港において、強い向風と向波を受ける困難な航行が想定できるなか、運航基準の発航中止条件を遵守して発航を取り止めていれば、発生していなかったと認められる。

一方、本件は、発航後、転覆などの船体損傷という結果に至らずに、波照間漁港から目的地の石垣港まで運航したことを考慮すると、荒天航行中に、船体動揺を緩和するための大幅な減速措置がとられていれば、船体の急激な動揺により着座していた乗客が上方に跳ね上げられて座席に

身体を打ち付けられる事態を防止できたものと認められる。

したがって、A受審人が、波照間漁港において、運航基準の発航中止条件に達する波浪を認めた際、何とか航行できると思い、発航を取り止めなかったばかりか、波照間島沖合を荒天航行中、船体が激しく動揺するようになったとき、これまで20ノット程度で航行しても支障なかったので大丈夫と思い、船体動揺を緩和するための大幅な減速措置をとらなかったことは、本件発生の原因となる。

また、B指定海難関係人が、運航管理にあたり、波照間漁港において発航中止条件に該当する状況となったときには、運航基準を遵守して発航を中止するよう明確に指示したり、荒天航行中には、乗客に危険を及ぼさない程度まで大幅に減速することを徹底するなど、乗組員に対して安全運航についての指導を十分に行っていなかったことは、本件発生の原因となる。

78号の客室座席にシートベルトが設けられていなかったことは、本件発生の中で関与した事実であるが、旅客船及び交通船に座席シートベルトの設置を義務付けた法律上の規定がないことから、本件発生の原因とするまでもない。

定員を超過する乗客を乗船させたことは、交通船として船舶安全法に違反する行為であり、極めて遺憾であるが、78号には46人分の座席が備えられ、乗客全員が着座していたことを考慮すると、本件と相当な因果関係は認められない。

なお、C社が、波照間航路における安全管理体制を適切に整備せず、定員遵守を徹底しないで黙認していたなど、社内において輸送の安全を確保する姿勢が十分でなかったことは極めて遺憾である。

同社に対しては、同種事故の再発防止策として講じた運航基準の遵守に向けた対応及び乗組員に対する安全教育の徹底などによる安全管理体制の改善に引き続き取り組むとともに、78号ほか外海を運航するシートベルト未設置の旅客船について、乗客の安全を最優先して早期に客室座席へのシートベルトの設置を検討するよう要望する。

(海難の原因)

本件乗客負傷は、波照間漁港において、運航基準の発航中止条件に達する波浪を認めた際、発航を取り止めなかったばかりか、波照間島沖合を荒天航行中、船体が激しく動揺するようになったとき、船体動揺を緩和するための大幅な減速措置をとらず、急激な船体動揺により着座していた乗客が上方に跳ね上げられて座席に身体を打ち付けられたことによって発生したものである。

運航管理者が、波照間漁港において発航中止条件に該当する状況となったときには、運航基準を遵守して発航を中止するよう明確に指示したり、荒天航行中には、乗客に危険を及ぼさない程度まで大幅に減速することを徹底するなど、乗組員に対して安全運航についての指導を十分に行っていなかったことは、本件発生の原因となる。

(受審人等の所為)

A受審人は、波照間漁港を発航後、高い波浪を受けて船体が激しく動揺するようになった場合、乗客に危険を及ぼさないよう、船体動揺を緩和するための大幅な減速措置をとるべき注意義務があった。ところが、同人は、これまで20ノット程度で航行しても支障なかったので大丈夫と思い、船体動揺を緩和するための大幅な減速措置をとらなかった職務上の過失により、高起した波による急激な船体動揺で着座していた乗客が上方に跳ね上げられて座席に身体を打ち付けられる事態を招き、乗客3人に腰椎圧迫骨折等の重傷を、1人に腰部打撲を負わせるに至った。

以上のA受審人の所為に対しては、海難審判法第4条第2項の規定により、同法第5条第1項

第3号を適用して同人を戒告する。

B指定海難関係人が、運航管理者として、波照間漁港において発航中止条件に該当する状況となったときには、運航基準を遵守して発航を中止するよう明確に指示したり、荒天航行中には、乗客に危険を及ぼさない程度まで大幅に減速することを徹底するなど、乗組員に対する安全運航についての指導を十分に行わなかったことは、本件発生の原因となる。

B指定海難関係人に対しては、本件後、毎朝船長全員の参加によるミーティングを行って運航可否を決定するように改め、乗組員に対して運航基準の遵守、気象・海象に応じた適切な速力調整と操船及び船内巡回の励行等について再徹底するなど、再発防止対策に積極的に関与した点に徴し、勧告しない。

よって主文のとおり裁決する。