

昭和33年第二審第7号

機船第五北川丸沈没事件〔原審広島〕

言渡年月日 昭和34年3月26日

審判庁 高等海難審判庁（増田、藤枝、椎原、鹿島、玉屋）

理事官 寺田武

損害

船体沈没後引揚、船客112名及び甲板員見習1名死亡、船客49名負傷

原因

船客過載、前路看視の怠り、運航管理の不適當

主文

本件沈没は、受審人Aの運航に関する職務上の過失に因って発生したものであるが、本船の運航管理が適當でなかったこともその一因である。

Aの甲種二等航海士の業務を3箇月停止する。

理由

（事実）

船種 船名 機船第五北川丸

総トン数 39トン

船質 木

船舶の用途 旅客船

航行区域 平水区域

最大搭載人員 旅客77人、船員7人計84人

救命設備 救命浮器5個、救命浮環1個、救命胴衣36個

受審人 A

職名 船長

海技免状 甲種二等航海士免状

指定海難関係人 B

職名 C株式会社代表取締役

事件発生の年月日時刻及び場所

昭和32年4月12日午後0時41分

内海三原瀬戸

本船は、大正13年6月進水の木造旅客船であって、昭和31年3月C株式会社の所有するところとなり、大浜・尾道間の旅客輸送の用に供されており、すなわち、毎日午前4時50分広島県豊田郡豊浜村大浜を発し、豊島、大崎下島北岸の各地に寄港し、竹原、忠海及び能地を経て同9時35分尾道に着き、午後1時50分尾道を発し、前示各地を逆に寄港して同6時35分大浜に帰着する1日1往復の定期便をとっていたのであるが、翌32年3月観光季節に入ってから、同郡瀬戸田町にある西日光耕三寺観光の旅客が多いときは、尾道着午前35分から尾道発午後1時50分までの間を利用して、尾道・瀬戸田間の往復の旅客輸送にあたることもあった。当時尾道を基点として瀬戸田に寄港する定期航路をもつ汽船会社は6社ばかりあったが、春秋の観光季節には、旅客が著しく増加し、右の定期便だけでは、これが輸送をまかないきれないので、C株式会社とD株式会社とは、相提携して尾道・瀬戸田航路同盟を組織し、この両地間のみを往復する航路を設けていた。指定海難関係人Bは、昭和30年7月以来C株式会社代表取締役として尾道支社に常駐し、同支社に配属されている5航路・5船舶の運営を支配していたほか、尾道・瀬戸田航路同盟の理事として配船の実権を握っており、あらかじめ管海官庁から季節定期の認可を受け、観光季節には便数の増加をはかり、更に、その日の旅客の参集状況をみて、必要に応じ同盟保有船以外の船をも借り入れて増発するようにしていた。そして、尾道では、乗船券の発売は、同盟自らもこれにあたるほか、回漕店E株式会社に委託して行わせ、改札は、栈橋の管理者である尾道市港務所に担当させており、瀬戸田では、乗船券の発売、改札ともに栈橋の管理者である瀬戸田町港務所に委ねていたのであるが、いずれの場合でも乗船券に便名や船名などの指定はなく、発売枚数を制限することも、改札口で乗船客の員数を制限することもなかった。したがって、旅客は無制限に船に赴くことになるわけで、時には、船の旅客定員をはるかに超えた員数が殺到することもあり、その処理を船長のみで引き受けなければならない状況であった。ところが、旅客側にしてみれば、すでに乗船券を購入し、そして改札を経たうちは、今度の便に乗るものと思ひ込み、次の便まで待つ気になれないのが人情であり、また、定員超過は陸上交通機関でしばしば経験し、慣らされているところで、この種小型船舶における人員の過載がその安定性を損うものであることに考え及ばず、何としてもその便に乗り遅れまいとして乗船を急ぐのが普通である。このような旅客の一般的傾向におされて、船長としても、法定の最大搭載人員をもって乗船客を制限する者は少く、多少の定員超過はやむを得ないとし、各自その経験ないし勘によって一応の過剰目標を定め、目見当でそれを超えたと思うときにのみ時折制限するぐらいのもので、この点他の船会社もほぼ同様であって、観光季節における定員超過はこの航路の弊習となっていた。旅客定員の厳守については、監督官庁から海難防止に関する一般的注意事項としてしばしば注意を喚起されていたところであるが、B指定海難関係人は、その重要性について認識を欠き、自己の監督に属する船舶が旅客定員を厳守していない実情にあるのを知りながら、これを容認し、且つ、前示のように、船長一人では定員厳守の維持が困難な運航管理のままで、乗船客の処理を船長に一任していたのである。このような情勢下にあつて、本船は、昭和32年4月12日午前9時35分ごろ、大浜から尾道駅前栈橋に到着したところ、尾道支社の指示により、同10時尾道発瀬戸田行の便をとることになった。当時本船の乗組は、船長である受審人A、機関長F、甲板員G、機関員H及び甲板員見習Iの5名であったが、G甲板員は、尾道停泊中に荷物受注のため得意先の店を訪れるのを例としていたので、このときも尾道着後直ちに上陸し、瀬戸田に向け出港するときは、同人を除いた4名となった。A受審人は、昭和28年7月C株式会社に入社し、第十一能美丸ほか数隻の船長を経て昭和31年7月

本船に乗り組み、本船で瀬戸田航路の旅客輸送に従事するのは、今回が6回目であったが、旅客定員厳守の重要性を深く認識せず、本船の最大搭載人員が旅客77人、船員7人であるのを知りながら、遊歩甲板にさえ旅客を上げなければ、200名程度を載せても危険はないものと考え、特に員数を数えるわけでもなく、乗船客のおさまり具合をみて、大体その程度まで乗船させることにしており、当日も右定員をはるかに超える約230名の旅客を載せ、午前10時尾道を発し、途中海上も穏やかで、順潮に乗った本船は、予定より少し早く、同11時無事瀬戸田に入港し、栈橋の北端に入船に左舷側を係留し、旅客を降して後、一たん、他の船舶の発着の妨げとならないところに転係して待機し、正午過ぎ、入港時の位置に係留しなおした。この栈橋の管理者である瀬戸田町港務所は、尾道、瀬戸田航路同盟のほかJ株式会社はじめ八社の汽船会社から委託されて乗船券を発売し、改札や乗船客の整理を行っていたものであるが、観光季節における定期船の発着便数は、1日50数便に上り、上陸した旅客は、そのほとんどが2、3時間で帰途に就く状況なので、配船力をもたない港務所としては、「乗って来た員数だけ載せて帰ってもらう」という方針で、船長とも話し合いのうえ、各船の旅客搭載実績に基いてそれぞれの乗船人員のおよその限度を定め、観光客を漏れなく送り返すことにのみ意を用い、旅客定員については考慮の外におかれていた。当日本船の午後0時20分便には、旅客が相当多いとみて、発船時刻の約10分前から、一般客と団体客とを分けて改札をはじめ、旅客を栈橋に入場させ、改札口でいちいちその員数を数えて確認したのではないが、およそ200名程度と見当をつけていたところ、たまたま乗船客もとだえたので、同時20分少し前改札を打ちきった。栈橋に入場した旅客は、先着順に本船に乗り込み、うすら寒い日で、客室内に入ろうとする者が多く、客室に入りきれない者は、上甲板上の通路に立ち並び、ほとんど立すいの余地がない有様であった。A受審人は、遊歩甲板上にあって、旅客の乗船状況を見守っていたが、その員数や喫水、乾舷の状態などを調査せず、従前と大差ないものと感じ、別段乗船の制限をしなかった。本船は、長さ22.86メートル、幅3.81メートル、深さ1.55メートルの一層甲板船で、上甲板上には、前方から定員16人の前部客室に同じく定員16人の中部客室がつづき、その後方に小荷物室と機関室とをとおいて、定員13人の後部客室上最後部の賄室とがあり、これら各室の天井は、船橋甲板の高さに舷側まで一帯に張り詰められたいわゆる遊歩甲板となっており、また、中部客室の下方上甲板下にも定員32人の下部客室があった。客室は、いずれも畳敷で、下部客室のみその両側に腰掛も取り付けられていた。船舶安全法施行規則第46条の規定によれば、客室には見易い場所に定員を表示しておかなければならないのであるが、各客室ともその表示をしていなかった。救命胴衣は、前部客室の前部右舷側に4個、後部客室の後部に8個、下部客室の後部に24個合計36個箱または戸棚に格納され、救命浮器は、5個とも12人用で、遊歩甲板上の後部におかれ、救命浮環は、2個船橋前面にかけられていた。そして、昭和32年2月定期検査を受け、これに合格したのであるが、その際船舶復原性規則（昭和31年12月運輸省令第76号、昭和32年3月1日施行）による復原性試験は、建造以後復原性に関係ある事項に変更を生じていないという理由で、行われていなかった。したがって、本船の最大搭載人員旅客77人、船員7人計84人は、客室の大きさとその施設を基礎として算定されたものであった。本船は、以前バラストを積んでいたこともあるくらいで、安定性のよい方ではなく、前示の最大搭載人員を載せて就航した場合、船舶復原性規則第11条第1項第2号の、横メタセンタ高さが正であることの条件には適合するが、直立状態から、舷端が水面に達するまでの横傾斜角が小さく、限界傾斜角を定めるのには、この値をとることになるので、復原ても小さくなり、同項第1号の、限界傾斜角における復原てこが傾斜偶力てこ以上であることの条件に十分とはいえない

状態であった。しかしながら、舷縁には高さ約0.6メートルの舷しょうがあって、完全とはいえないにせよ、一応海水の侵入を阻止し、なお、予備浮力として上甲板室入口に高さ約0.16メートルのコーミングが残されており、全速力で急旋回するときの傾斜角も復原性範囲内にあり、最大搭載人員以内であれば、通常の航海に安全を保ち得るものといえるのである。さて、乗船した旅客の配置概況は、前部客室に22、3名、中部客室に25、6名、後部客室に21、2名、下部客室に32、3名といずれも定員を超え、室外では、船首部に7、8名、中央部小荷物室附近に約20名、船尾部に17、8名、左右両舷通路に各40数名で、乗船実員合計235名（小人12名を含む）に達していた。このように旅客定員の約3倍の人員を載せた本船は、喫水船首約1.02メートル船尾約2.3メートルで、中央部における乾舷は約0.23メートルとなり、船体後部は防舷材が洗われるまでに沈下し、また、重心点は上昇して横メタセンタ高さが過小となり、舷しょうによる一時的復原性範囲の増大で直ちに転覆するようなことはなかったにせよ、極めて危険な状態となった。かくて、本船は、昭和32年4月12日午後0時22分瀬戸田を発し、尾道に向かい、A受審人は、もやいを放すと同時に機関を半速力後退にかけて棧橋から離れ、ついで全速力前進とし、自ら操舵して徐徐に右舷に回頭し、船首をほぼ北（以下方位は、すべて磁針方位である。）に向け、生口島西岸に沿って進行した。同時28分、同島北西端にさしかかったころ、I甲板員見習が船橋に来て操舵の練習を求めたので、A受審人は、これを容れて操舵をゆずり、自らはその背後に腰掛けて運航の指揮にあたった。I甲板員見習は、同年3月10日中学校を卒業したばかりの年令15才の少年で、卒業後直ちにF機関長の紹介でC株式会社に雇われ、本船に乗り組んで炊事、掃除などの船内雑務に従事していたところ、由来同会社では、見習船員をも乗組定員の1人とするにしていたので、定員が、船長1、甲板員1である本船としては、なるべく早く一人前の運航要員に育て上げる必要に迫られ、A受審人は、機会あるごとにつとめてI甲板員見習に操舵を練習させるようにしていたが、まだ若年で、経験の浅い同人に運航を任せる考えは毛頭なく、終始その背後にあって、いちいち必要な指示を与えていた。操舵室は、遊歩甲板前端のやや後方であって、中央部に羅針儀と舵輪とが据えつけられており、操舵者は、前面の5個のガラス窓をとおして船首から前方約6.5メートルまでの範囲を除き、前路の見とおしが効き、また、後部には、高さ約0.7メートルの床が設けられており、A受審人は、これに腰をおろしていたのであるが、そこからでも船首から前方約150メートルまでの範囲を除き、前路を見とおすことができ、針路の指示や操舵者の監視に事欠かなかった。両人が操舵を交代して間もなく、F機関長が、瀬戸田棧橋で改札係から受けとった乗船切符を携えて船橋に姿を見せ、A受審人の左側に腰をおろして切符の整理をりはじめた。この切符は、乗船券と上陸券とからなり、平素は棧橋の改札口で両者を切り離し、上陸券は乗客各自に、乗船券は一括して本船側に渡すようになっていたのであるが、多客期には、混雑を避けるため、乗客からそのまま受けとって本船に渡し、後に本船の手で分割整理し、尾道着後支社と回漕店とに渡すことにしていたので、F機関長が、さきに尾道で上陸したG甲板員に代ってその整理にあたることになり、比較的広くて明るい船橋に持ち込んだのであった。同時30分、因島西方第1号燈浮標を右舷側60メートルばかりに通過し、船首を上須波の北方にある櫛山の東中腹に向け、針路を北1度西に定め、折柄の下げ潮流に抗して1時間約8海里の航力で進行中、やがて前路が開けて看視にもややゆとりができたので、A受審人は、F機関長を手伝って切符の整理をりはじめたが、おりおり前方にも注意を払っていた。同時34分少し過ぎ、和霊石鼻45メートル頂を右舷正横北89度東450メートルばかりに並航したとき、A受審人は、強い逆潮流を避けるため、佐木島に接航して布袋岩鼻・寅丸礁間を通航するつもりで、徐々に右舵

をとらせ、同鼻を正船首よりわずかに右舷に望む北27度東の針路とし、この針路で続航するよう命じ、布袋岩鼻の沖合には岩があると教えた後、引きつづいて切符の整理にあたった。同時37分ごろ、乗船券120枚を数え終ったところ、F機関長の数えた上陸券と枚数が合わないで、今一度数えなおすことにし、そのとき前方を見て、寅丸礁まで700メートルばかりあって、針路も予定どおりになっているのを確かめたが、その後は切符を数えることに専念し、前路の看視をなおざりにした。寅丸礁は、布袋岩鼻北西端から北50度西約150メートルのところにある干出1.2メートルの岩礁で、かつてここで遭難した船の名をとったものと伝えられ、周辺は急に深く、その東側布袋岩鼻との間の狭い水路は、かなりの水深があるので、逆潮時には、小型船の多くは、ここを通航するのを例とし、時には誤って寅丸礁に乗り揚げ船もあって、佐木島部落の有志が礁上に石垣状の標識を築いたこともあったが、その標識は、地盤の陥没や船の乗揚などによりいつしか打ちくずれて沈下し、岩盤上を被って大小多数の石塊が散らばったままとなっており、当時礁の頂部が水面下約0.4メートルのところまで潜没している状況にあった。I甲板員見習は、岩があると聞いたものの、それが現実にどの辺にあるのか、どのように見えるのか知るに由なく、前方針路線上近くの漁船を気づかい意識して進路を左転したものか、あるいは、操舵不能のため意識せずに船首を左方に振ったものか、その点は不明であるが、いずれにせよ、A受審人の気づかぬ間に、本船は、寅丸礁に向首する針路で進行していた。同時40分少し前、再度切符を数え終ったA受審人は、どのあたりに来たかと顔を上げて前方を見ると、予定した針路と違うので、はっとし立ち上がったところ、右舷船首ほぼ10度に方り、15メートルばかりの至近距離に、茶かつ色の水面を認め、直ちにI甲板員見習を突きつけ、自ら舵輪をとって左舵一杯をとり、これに伴い、船体は、右舷に傾斜しながら左舷に回頭しはじめたが、同時40分、20度ばかり回転したとき、軽い衝撃を感じ、船尾船底を寅丸礁の西斜面に乗り上げて擦過した。その直後、ようやく顕著となった旋回に伴う船体傾斜に底蝕の反動や潮流の影響も加わって、船体は、急激に右舷傾斜の度を増し、多量の海水を一挙にすくい上げ、船尾から沈没しはじめ、A受審人は、救助を求めるため汽笛を吹き、F機関長につづいて操舵室を出て、救命浮環を投げてから船客の救助にあたり、機関室では、船体の急傾斜とともに右舷側戸口から一時に多量の海水が侵入し、たちまち機関は水浸しとなり、当直中のH機関員は、急ぎ天窓から遊歩甲板上に脱出し、F機関長とともに救命浮器の解放にとりかかり、そのころ機関は自然に停止して行脚は急速に衰え、船体後部は水面下に没し、同時41分、本船は、寅丸礁頂部の北西方40メートルばかりのところ、船首を北方に向けて沈没した。

当時天候は曇で、南の至軽風が吹き、海上は穏やかで、潮候は下げ潮の中央期に属し、寅丸礁附近では、1時間1海里余の南南西流があった。

船客は、予期しない海水の急襲を受け、上甲板上にいたものは、海中に投げ出され、あるいは、遊歩甲板によじ登ってから水面に浮び、客室内のものは、出入口や窓から必死の脱出をはかったが、沈没が早かったのと多客で混雑したため、脱出できずに船体とともに海中深く沈んだものも相当数に上り、沈没後直ちに、附近にいた漁船、土運船など数隻が救助にあたったにもかかわらず、船客K（当51才）ほか111名とI甲板員見習とはいずれも死亡し、また、船客L（当21才）ほか48名は負傷した。翌翌14日、船体を引き揚げ調査したところ、右舷側の外板、防舷材、舷しょう、遊歩甲板などにおびただしい擦傷、折込及び破口を生じていたが、左舷側には格別の損傷なく、また、船底では、竜骨に船尾端から約7メートルのところに深さ約9センチ・メートル長さ約80センチ・メートルの削傷を生じていた。

#### (原因判断)

本件沈没は、海難審判法第2条第1号及び第2号に該当し、第五北川丸は、船体構造上乾舷及び初期復原力が比較的少い船であったが、法定の最大搭載人員の範囲内であれば、通常の航海に安全を保ち得るものであったところ、最大搭載人員の約3倍もの多数の人員を載せて、復原力が著しく減少し、たとい、残存するわずかの復原力と舷しょうによる一時的復原性範囲の増大とで、直ちに転覆することはなかったにせよ、極めて危険な状態となり、このような状態で急転舵したため、旋回に伴う船体傾斜により、ようやく復原力が失われようとするとき、底蝕による反動や潮流の影響も加わり、急激に傾斜の度を増して浸水沈没したものであって、受審人Aが、本船船長として、旅客定員厳守の重要性を認識せず、船舶安全法の定むる最大搭載人員を著しく超えた旅客を載せて発航し、且つ、暗岩の存在する水域を通航するにあたり、乗船切符を数えなおすことに専念し、前路の看視をなおざりにしたため、暗岩に著しく接近するまでこれに気づかず、急転舵も及ばず、底触擦過するにいたった同人の運航に関する職務上の過失に因って発生したものである。指定海難関係人Bは、本船所有者たるC株式会社の尾道支社に常駐し、同会社代表取締役として、また、尾道・瀬戸田航路同盟の理事として、本航路の定期旅客船につき、船舶の旅客定員と密接な関係をもつ配船、乗船券の発売、改札などに関する運営を支配していたのであるが、旅客定員が船舶運航の安全に重要な関係をもつことについて認識を欠き、所属船舶が法定の旅客定員を厳守していない実情にあるのを知りながら、これを容認し、且つ、乗船券の発売や改札などで乗船客の員数を制限する方法がとられず、改札を経た旅客が無制限に船に赴くという、船長1人では定員厳守の維持が困難な情勢のまま、乗船客の処理を船長に一任していたものであって、このような運航管理が適当でなかったことは、定員の約3倍もの旅客を乗船させる結果となり、遂に本件沈没を発生せしめるにいたった一因をなすものである。

#### (法令の適用)

受審人A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2号を適用して同人の甲種二等航海士の業務を3箇月停止する。

指定海難関係人Bは、事件発生後旅客定員についての認識を改め、定員厳守につとめているので、同人に対してこのうえ勧告をする必要を認めない。

よって主文のとおり裁決する。

#### (参考) 原審裁決書抜萃 (昭和32年9月19日広審言渡)

#### 主 文

本件沈没は、受審人Aの運航に関する職務上の過失と指定海難関係人Bの業務上の過失とによって発生したものである。

Aの甲種二等航海士の業務を3箇月停止する。

Bに対し勧告する。

#### 理 由

本件沈没は、海難審判法第2条第1号及び第2号に該当し、その原因を探究するに、元来第五北川丸は、船齢30年を越える木造船であり、船体構造上乾舷ならびに初期復原力も比較的少なく、かならずしも十分なるたん航性を保持するものとはいえないが、といて別に通常航海に堪えられないほどのものでなく、旅客定員の範囲内であれば、船舶復原性規則第14条の算定基準をなしている風圧及び人の移動又は全速力航行中の急旋回などいずれの外力を受けても、特に悪条件が重合しない限り、それに抵抗できるだけの復原力をもっている。しかしながら、本件発生当時のように多数の旅客を載せた場合には、たとい、残存する若干の復原力と舷牆による一時的復原性範囲増大とによって、少しぐらいの外力で直ちに転覆するようなことはないにしても、過載のためすでに船体の復原力が著しく低下しているので、全速力航行中急激に大角度の転舵をすることは、風潮の影響のないときでも極めて危険なことである。他方、本船の寅丸礁における底触及び当時の潮流の影響は、共に船体の大傾斜にある程度の力を貸し、これを一層早めたことは明らかであるが、竜骨の損傷状況、接触時間及び接触時の船体傾斜角度と当時の潮流の速度とから、本件発生の決定的原因をなすほど大きな影響力があったものとは認められない。以上の観点から、本件沈没は、第五北川丸が、旅客の過載により、船体の復原力が著しく低下したまま航行中、急激に大角度の左舵をとって過大な傾斜偶力を生ぜめたことによって引き起されたものであって、ひっきょうするに、旅客定員を厳守しなければならない立場にある指定海難関係人Bがこれが実行の手段を講せず、船舶安全法施行規則第40条第2項の規定に違反して、最大とう乗人員を著しく超過する旅客をとう載せしめるに至った同人の業務上の過失と受審人Aが、同規定に違反して、前示のごとく旅客過載の状態で発航したばかりでなく、暗岩の存在する海域を甲板員見習いに操舵させたまま運航の指揮を怠り、急旋回をもって避讓しなければならないほどの近距離まで、暗岩に向け進航した同人の運航に関する職務上の過失とによって発生したものである。

瀬戸田さん橋における乗客の過載は、上陸客を完送するため、配船力を持たない同地港務所のとった止むを得ない措置であって、その責任は当然尾道において過載の実績を作ったB指定海難関係人に転嫁さるべきものである。

A受審人が、船体の復原性を考え、旅客を遊歩甲板に上げなかったことは、適切なる措置であったが、更に進んで乗船者を制限しようとしなかったことは、本船発航地に会社の利益代表者が駐在し、現実に旅客配分の指揮をとっていたからといて、船舶安全法ないし船員法上船長に課せられている義務を全く免除されるものではない。また、同受審人が、全速力航走中急左転したことは、暗岩を避けるための止むを得ない緊急措置であって、天候・風・潮などなら自然的障害のないとき、このような危険な事態に立ち至らしめたところに同人の運航上の過失があるといわなければならない。

船橋は、いうまでもなく貴重な人命と財貨をあずかって航海する一船の運航を支配し、その安危に関する重要な任務にたずさわるところであるから、外来者はもちろん、部内のものでも、その執務に支障を来すような行為は一切避けなければならないのにかかわらず、機関長Fが、事務的な雑用を持ち込んで、A受審人の運航に関する注意をそらす契機をなしたことは、まことに遺憾である。

本船のように事務員を置かず、かつ、乗組員数の少ない船で、旅客や貨物が急増したり、見習員が定員に繰り入れられたりすると、たちまち船長の負担と責任が加重されることとなるから、労働過重によって事故発生の原因をなさしめないよう、本船所有者は、労働協約で決められた趣旨を尊重し、乗組員の充実と配乗について特に考慮されなければならない。

寅丸礁は、しばしば、未経験者の操縦する小型船舶や漁船を遭難せしめているので、これに航路標識

を設置されることは、極めて望ましいことである。しかし、同礁の位置は海図上に明示されており、一般の航海知識と経験とをもってすれば、安全に替わし得られるところであるから、本件の原因について、A受審人の過失をさしおいて、もし同礁に航路標識があったなれば、I甲板員見習でも避けられたであろうとの論拠は当たらない。

本船のような小型旅客船では、旅客とう載人員及びその配置が直接船体の復原力に関係し、船の安全性に重大なる影響ある点に鑑み、船舶復原性規則が制定され、本年2月以後建造される各船舶の復原性が明らかにされることとなったが、さらに在来の全旅客船に対しても、すみやかに同規則を実施し、復原性に関する一般の認識を深めることは、定員過剰による海難の発生を防止するため、望ましいことである。

受審人A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2号を適用し、同人の甲種二等航海士の業務を3箇月停止する。

指定海難関係人Bに対しては、海難審判法第4条第3項の規定により、旅客定員の厳守について勧告する。

よって主文のとおり裁決する。