

令和7年門審第19号

裁 決
押船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 三級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官丸田稔出席のうえ審理し、次のとおり裁決する。

主 文

受審人 a を戒告する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和6年3月28日15時50分半僅か前
福岡県地ノ島南方沖合

2 船舶の要目

船種 船名 押船A
総トン数 167トン
全 長 32.21メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 1,472キロワット

3 事実の経過

(1) 設備等

Aは、平成22年10月に進水した2機2軸2舵を有する鋼製押船で、船体中央やや前方に上下2段の操舵室を配し、押船列を形成していない際は、操船場所を下段操舵室とし、同室前部中央に舵輪を、その右舷側に機関遠隔操縦装置及び電子海図機能を備えたタブレット型端末（以下「タブレット」という。）を、左舷側にレーダー兼GPSプロッターをそれぞれ装備していた。

(2) 倉良瀬戸

倉良瀬戸は、関門海峡と福岡湾口間のほぼ中央にある狭水道で、海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌には、小型船の通航が多く、同瀬戸内には多数の險礁があるので注意を要するとされ、地ノ島南端と南方の九州本島との間は礁脈（以下「地ノ島浅所」という。）が続き通航はできないと記載されていた。

(3) 本件発生に至る経緯

Aは、a受審人ほか4人が乗り組み、回航の目的で、船首2.8メートル船尾3.2メートルの喫水をもって、令和6年3月27日12時00分阪神港大阪区を発し、瀬戸内海及び関門海峡を経由する予定で福岡県博多港に向かった。

発航に先立ち、a受審人は、地ノ島南方沖合を航行することが初めてで、同沖合の水路状況について詳細を承知していなかったが、前任の船長がGPSプロッターに入力した針路線と自身がタブレットに入力した針路線とがほとんど同じなので、タブレットの針路線に沿えば無難に航行できるものと思い、海図を精査するなど、水路調査を十分に行わなかった。

a受審人は、翌28日12時頃関門航路東方沖合で昇橋して一等

航海士と船橋当直を交替し、レーダー及びGPSプロッターをいずれも5海里レンジ、ヘッドアップ表示で作動させて舵輪後部の椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、15時05分半僅か前鐘崎港西防波堤灯台（以下「鐘崎灯台」という。）から064度（真方位、以下同じ。）6.9海里的地点で、タブレットに基づいて地ノ島南方沖合に向く250度に針路を定めて自動操舵とし、9.8ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

こうして、a受審人は、15時48分少し過ぎ海面の色が変わっていることに気付いて危険を感じて減速したものの、間に合わず、15時50分半僅か前鐘崎灯台から310度1,680メートルの地点において、Aは、原針路で、6.5ノットの速力となったとき、地ノ島浅所に乗り揚げた。

当時、天候は雨で風力3の東南東風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

乗揚の結果、船底外板に擦過傷、両舷推進器翼に曲損を生じたが、のち修理された。

（原因及び受審人の行為）

本件乗揚は、阪神港を発航するに当たり、水路調査が不十分で、地ノ島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、阪神港を発航する場合、地ノ島南方沖合を航行することが初めてで、同沖合の水路状況について詳細を承知していなかったのだから、海図を精査するなど、水路調査を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、前任の船長がGPSプロッターに入力した針路線と自身がタブレットに入力した針路線とがほとんど同じなので、タブレットの針路線に沿えば無難に航行できるものと思い、水路調査を十分に

行わなかった職務上の過失により、地ノ島浅所に向首して進行して乗揚を招き、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 条の規定により、同法第 4 条第 1 項第 3 号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 8 年 2 月 1 7 日

門司地方海難審判所

審判官 関 昌 芳