

船舶事故調査報告書

令和5年7月5日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年7月21日 04時25分ごろ
発生場所	福岡県北九州市 <sup>あいの</sup> 藍島北西方沖 藍島港 <sup>よせ</sup> 寄ノ浦D防波堤灯台から真方位334° 1,600m付近 (概位 北緯34°00.6′ 東経130°48.3′)
事故の概要	貨物船 <sup>サヤカ</sup> SAYAKAは、航行中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年7月22日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	貨物船 SAYAKA（大韓民国籍）、1,470トン
船舶番号、船舶所有者等	9073000（IMO番号）、Yujin Shipping Co.LTD
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍）、二級航海士免状（大韓民国発給） 航海士（大韓民国籍）、四級航海士免状（大韓民国発給）
負傷者	なし
損傷	右舷船尾部船底外板に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 119cm 日出時刻：05時19分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士ほか6人（大韓民国籍1人、ミャンマー連邦共和国籍5人）が乗り組み、大韓民国蔚山<sup>ウルサン</sup>広域市温山<sup>オンサン</sup>港を出港し、福島県いわき市小名浜港に向かう目的で、関門海峡西口に向けて南東進していた。</p> <p>航海士は、藍島の北西方沖で航海当直を引き継いだ後、藍島の東方にある六連島<sup>むつれ</sup>西水路2号灯浮標（灯質 群閃赤光 毎6秒に2閃光、光達距離5海里（M））（以下「2号ブイ」という。）を向首目標として南東進し、その後2号ブイの東側を通り、藍島と馬島<sup>うま</sup>を結ぶ位置通報ライン（ASライン）を通過して関門第2航路北口から同航路に入航し、瀬戸内海へ向かう予定であった。</p> <p>本船は、航海士が、予定進路を航行していると思い、また、右舷船首方に見える点滅する赤い灯火が目標とする2号ブイであると思い、目視による見張りを行いながら南東進を続け、藍島北西方の浅所（以下「本件浅所」という。）に約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で乗り揚げ、そのまま通過した。</p> <p>航海士は、船底からの衝撃を感じ、約4knに減速した。</p> <p>船長は、衝撃を感じて昇橋したのち船位を確認し、浅瀬に乗り揚げたと判断して主機を停止し、損傷等の確認を行った結果、本船の当面の航行に支障はない事を確認後、海上保安庁の指示により六連島の北</p>

	<p>方沖に投錨した。</p> <p>船長は、航海士が何度も関門航路を通航した経験があり、十分に技量を有していると思っていたので、特異事象があった場合には船長に報告するように指示し、次の当直に備えて自室で休憩していた。</p> <p>航海士は、本事故発生の数分前から、関門海峡海上交通センターから注意喚起の無線通報を受けていたが、英語での通話内容が理解できず、また、右舷船首方に見えている赤い灯火が、目標としていた2号ブイであると信じて自船の位置に疑問を感じておらず、同センターからの通報の意味を理解するに至らず、レーダーやGPS等により船位の確認を行っていなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首が約1.8m、船尾が約3.7mであった。</p> <p>海図W1267（関門港西部）によれば、本事故発生場所は、2m等深線と5m等深線の間である。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、関門第2航路へ向けて藍島北西方沖を南東進中、航海士が、右舷船首方の点滅する赤い灯火を、向首目標とする2号ブイと思い込み、南東進を続けたことから、本件浅所に向かうこととなり、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士は、関門海峡を過去に何度も航行しており、予定進路を航行していると思い込んで南東進を続けていたことから、船首方に点滅する赤い灯火を視認した際に、灯質を確認しておらず、また、レーダーやGPS等で船位を確認せず、目標とする2号ブイであると思い込んだものと考えられる。</p> <p>本船のAISの記録等から、航海士が2号ブイと誤認していた灯火は、六連島西水路第6号灯浮標（灯質 単閃赤光 毎3秒に1閃光、光達距離5M）の可能性があると考えられる。</p> <p>航海士は、関門海峡海上交通センターからの無線通報があった際、英語の通報内容を理解できなかったことから、船位の確認に至らなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、航海士が何度も関門海峡を通航した経験があり、十分な技量を有していると思っていたことから、関門海峡の操船を航海士に任せ、自身は次の当直に備えて自室で休憩していたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、関門第2航路へ向けて藍島北西方沖を南東進中、航海士が、右舷船首方の点滅する赤い灯火を、向首目標とする2号ブイと思い込み、南東進を続けたことから、本件浅所に向かうこととなり、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・操船者は、慣れている海域であっても、思い込みによる船位の誤認を避けるため、目視のみに頼ることなく、レーダーやGPS等使用できる全ての手段を活用して正しい船位を確認しながら航行</li> </ul>

すること。また、目標とする予定の灯台のものと思われる灯火を視認した際には、灯質を確認すること。

- ・船長は、関門航路等の船舶が輻輳する狭い水道を航行する際は、当直者に任せることなく、自ら船橋において操船指揮に当たること。