

船舶事故調査報告書

令和5年10月25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10月3日 12時27分ごろ
発生場所	山口県上関町天田島北方沖 天田島灯台から真方位004° 1,150m付近 (概位 北緯33°46.9′ 東経132°03.2′)
事故の概要	貨物船新福丸は、西進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年10月17日、主管調査官（広島事務所）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 新福丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	141391、平田海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 航海士、六級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底部外板に亀裂及び擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士ほか3人が乗り組み、空船で、広島県呉市呉港を出港し、平郡水道推薦航路に従って天田島南方沖で変針し、上関町祝島と同町長島との間を通航して山口県徳山下松港に向かうルート（以下「計画ルート」という。）で航行した。</p> <p>船長は、山口県柳井市柳井港南方沖で航海士と船橋当直を交替する際、計画ルートに沿って航行するよう指示して降橋した。</p> <p>航海士は、単独で船橋当直につき、GPSプロッター、3海里（M）レンジとした1号レーダー及び4Mレンジとした2号レーダーを、それぞれコースアップ及びオフセンターとして作動させ、自動操舵により約12ノットの対地速力で計画ルートを航行した。</p> <p>航海士は、長島東方沖を平郡水道推薦航路に沿って南西進中、左舷船首45°0.5M付近に本船より速力の遅い同航船を認め、同船が本船の針路線上に徐々に寄ってきたので、その動静が気になり、天田島南方沖に達する前に早めに同船を避航しようと思ひ、可航幅が狭い「長島と天田島との間を通航するルート」（以下「本件ルート」という。）を航行することを思い付いた。</p> <p>航海士は、本件ルートを航行したことがなかったので、海図W163を見たところ、本船が航行できる約200mの可航幅があり、中央部付近を航行すれば通航できると思ひ、本件ルートに向けて西進した。</p>

	<p>航海士は、本件ルートを西進中、目視で天田島に寄り過ぎたと思い右舵を取ったところ、天田島北方沖で数回の衝撃を感じ、中瀬と称する浅所に本船が乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、衝撃を感じて昇橋し、航海士から本事故発生の報告を受けた後、118番通報を行い、海上保安庁の指示で徳山下松港光地区に向かった。</p> <p>航海士は、海図に記載された本件ルートの可航幅及び中瀬の存在を確認したが、中瀬の正確な位置が十分に把握できていなかったと本事故後に思った。</p> <p>航海士は、船長の経験はなく、甲板長及び航海士として単独の船橋当直についての経験が約10年あった。</p> <p>本船の周囲には、本事故当時、同航船のほか他船はいなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.6m、船尾約3.6mであった。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、西進中、航海士が、左舷船首方の同航船を避航しようと計画ルートから本件ルートに変更する際、本件ルートの中央部付近を航行すれば通航できると思い、中瀬の正確な位置が十分に把握できていないまま本件ルートを航行したことから、天田島北方沖の中瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が西進中、航海士が、左舷船首方の同航船を避航しようと計画ルートから本件ルートに変更する際、本件ルートの中央部付近を航行すれば通航できると思い、中瀬の正確な位置が十分に把握できていないまま本件ルートを航行したため、天田島北方沖の中瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船橋当直者は、常に安全運航を心掛け、安易に航海計画を変更しないこと。また、やむを得ず航海計画を変更する必要がある場合は、事前に水路調査を十分に行うなど、慎重に検討し、船長に昇橋を求めること。 ・ 船橋当直者は、浅所等が存在する海域を航行する場合、浅所等の位置を正確に把握し、航海計器を使用して船位の確認を徹底すること。 ・ 船橋当直者は、変針予定場所付近で前路の同航船と進路が交差する可能性がある場合、周囲を確認し、減速するなどして避航することが望ましい。