

船舶事故調査報告書

令和6年12月18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6年3月28日 15時50分ごろ
発生場所	福岡県宗像市地ノ島南東方沖 鐘崎港西防波堤灯台から真方位310° 1,670m付近 (概位 北緯33° 53.5′ 東経130° 30.8′)
事故の概要	押船吉祥は、西進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年4月9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 船舶番号、船舶所有者等	押船 吉祥、167トン 141342、宗田造船株式会社（船舶所有者）、海洋開発興業株式会社（船舶借入人）
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底外板に擦過傷、プロペラ翼に曲損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期 宗像市には、3月27日16時22分に強風注意報が、3月28日07時32分に波浪注意報が、同日14時47分に雷注意報がそれぞれ発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、阪神港大阪第3区を出航し、関門港を通過して福岡県福岡市博多港に向かった。 船長は、GPSプロッター画面に博多港までの航行経路及びレーダーの情報を表示させて28日12時ごろから単独の船橋当直についていた。 本船は、自動操舵により約6ノットの対地速力で倉良瀬戸を西進していたところ、地ノ島南東方の浅所に乗り揚げた。 本船は、船長が118番通報を行った後、自力離礁して博多港に入港した。 本船の喫水は、船首約2.8m、船尾約3.2mであった。 船長は、出航前にGPSプロッターの設定を確認したところ、地ノ島南方を通る過去の航行経路設定が残されており、同設定どおりに航行すれば安全と思い込み、水路調査を行っていなかった。 船長は、倉良瀬戸に差し掛かった際、過去に地ノ島南東方を他船が航行していたような記憶があったので、GPSプロッター画面の表示を拡大して浅所の有無を確認していなかった。 海上保安庁の九州沿岸水路誌（令和3年3月刊行）には、

地ノ島南端と南方の九州本島との間は礁脈が続き通航はできない。との説明及び倉良瀬戸針路法図が記載されていた。(図1参照)

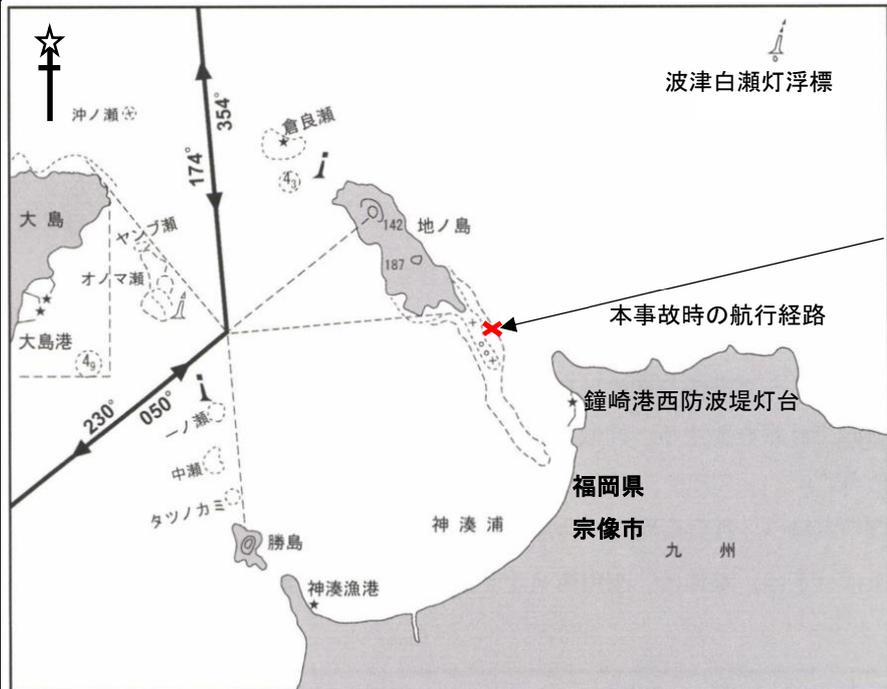


図1 航行状況図(倉良瀬戸針路法図を基に作成)

本船は、出航前に急きょ航海士1人が下船し、船員法に基づく安全最少定員の基準を満たさない状況となったが、船長は、本来、甲板部職員3人が4時間ごとに当直を交替するところ、2人で6時間ごとに交替する当直体制としても博多港まで航行できると思い、会社に乗組員の派遣を要請していなかった。

分析

本船は、自動操舵で西進中、船長が、GPSプロッターの過去の航行経路設定を安全と思い込み、水路調査に基づく安全な航行経路設定を行わなかったことから、地ノ島南東方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、過去の航行経路設定を利用する際、水路図誌の確認を行っていなかったことから、同設定が不正確であることに気付かなかったものと考えられる。

原因

本事故は、本船が自動操舵で西進中、船長が、GPSプロッターの過去の航行経路設定を安全と思い込み、水路調査に基づく安全な航行経路設定を行わなかったため、浅所に乗り揚げたものと考えられる。

再発防止策

今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。

- ・ 船長は、出航前に必ず水路図誌を参照し、安全な航行経路設定を行うこと。
- ・ 船長は、船員法に基づく安全最少定員の基準を遵守すること。