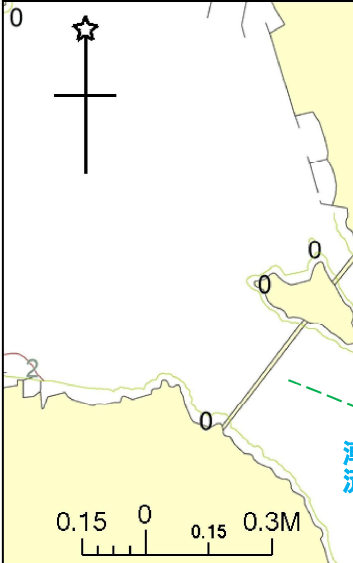
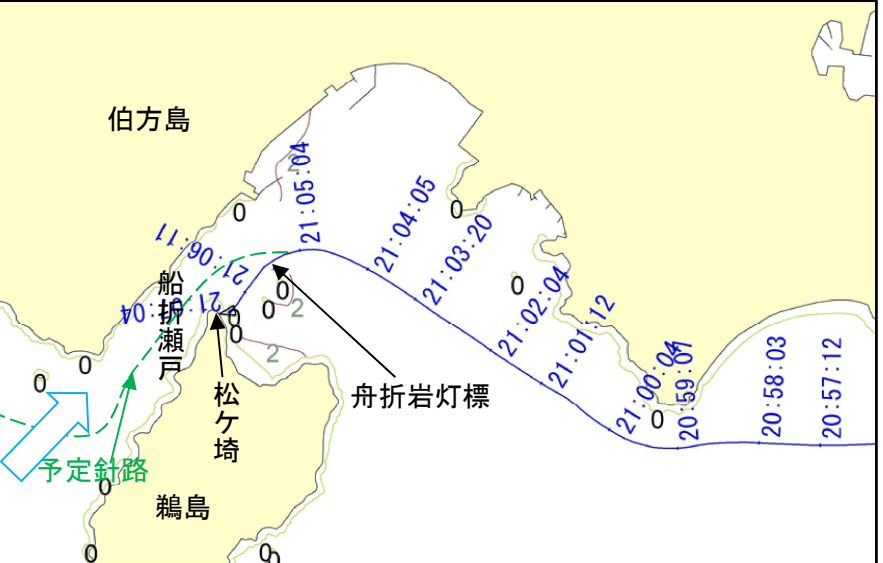


船舶事故調査報告書

令和7年9月17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7年1月28日 21時07分頃
発生場所	愛媛県今治市鶴島松ヶ崎（船折瀬戸） 舟折岩灯標から真方位234° 300m付近 （概位 北緯34° 11.7′ 東経133° 05.3′）
事故の概要	貨物船新太陽丸は、左転中、岩場に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年2月12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 新太陽丸、430トン
船舶番号、船舶所有者等	143776、太陽海運株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 機関員、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底外板に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 西、風速 約8m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 北東流約3ノット （kn）、潮高 約265cm（今治）
事故の経過	本船は、船長及び機関員ほか4人が乗り組み、石膏約1,000tを積載し、2海里（M）レンジに設定したレーダー、GPSプロッター及び電子海図表示装置を作動させ、岡山県玉野市日比港を出港して福岡県苅田町苅田港に向かった。 船長は、船折瀬戸を通航するのが2回目であったが、同瀬戸の中央を電子海図表示装置に残された過去の航跡を辿って操船すれば良いと思い、船折瀬戸を通航することとした。 本船は、法定灯火を表示し、一等航海士が船橋当直に当たり、本船に船長として乗船することが多かった機関員が在橋し、約9～10knの速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵により航行していた。 船長は、愛媛県上島町高井神島北西方沖で昇橋して一等航海士と船橋当直を交替し、一等航海士が降橋した後、二等航海士が船折瀬戸の通航時の見学の目的で昇橋した。 本船は、船折瀬戸東口付近に差し掛かった頃、船長が手動操舵に切り替え、約11knの速力で航行を続けた。 本船は、船長が大きく左舵を取って左転を続けた。 船長は、機関員の「舟折岩に近寄り過ぎ」との声を聞き、舵を中央に戻した。 機関員は、乗揚の約1分前、船長と操船を交替して右舵一杯を取っ

	たものの、本船は松ヶ崎に向けて航行を続け、主機を中立としたが、同崎の岩場に乗り揚げた。(図1参照)
	
	図1 航行経路図 機関員は、主機を全速力後進として離礁を試みたが、離礁することができず、海上保安庁に本事故発生の通報を行うとともにタグボートの手配等を行った。 機関員は、乗組員のけがの有無を確認するとともに、乗組員に対して船体の損傷状況等を確認させた。 本船は、タグボートによって引き出された後、海上保安庁の指示により、自力で航行して今治市^{ほかた}伯方島の伯方港東方沖で投錨した。 本船の喫水は、船首約3.0m、船尾約4.0mであった。 船長は、平成15年に四級海技士(航海)の免許を取得した後、内航貨物船や旅客船に乗船し、令和6年6月にA社に入社して11月から本船の船長職をとるようになった。 機関員は、平成9年に四級海技士(航海)の免許を取得した後、遠洋漁業の漁船や内航貨物船の船長職をとるようになり、平成30年7月にA社に入社してA社所有船舶の船長職をとっていた。 機関員は、これまでに船折瀬戸を船長として操船した経験が幾度もあった。 瀬戸内海水路誌によれば、宮ノ窪瀬戸における通航時の注意として以下の記載がある。 鵜島を挟んで船折瀬戸と荒神瀬戸とに分かれている。いずれの瀬戸も屈曲し、最狭部の水深10m以上の水域の幅は100m程度で潮流が極めて強いので、この海域に詳しくない船舶は通航しないほうがよい。 船折瀬戸の最強流速は、北東流、南西流ともに9knである。
分析	本船は、潮流とは逆方向の船折瀬戸東口付近に向けて左転中、船長

	が、舟折岩灯標を左舷方に見て大きく左舵を取ったことから、船首を同瀬戸の中央に向けることができず、松ヶ崎の岩場に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、船折瀬戸を通航するのが2回目で不慣れであったことから、左舵を取り過ぎたものと考えられる。 船長は、本事故時、自らの判断で操船を行っていたものの、これまでに船折瀬戸を船長として操船した経験が幾度もあった機関員の「舟折岩に近寄り過ぎ」との声を聞き、舵を中央に戻したものと考えられる。 船長は、船折瀬戸の海域に詳しくなかったものの、同瀬戸の中央を電子海図表示装置に残された過去の航跡を辿って操船すれば良いと思ったことから、同瀬戸を通航しようとしたものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、潮流とは逆方向の船折瀬戸東口付近に向けて左転中、船長が、船折瀬戸を通航するのが2回目で不慣れで、舟折岩灯標を左舷方に見て大きく左舵を取ったため、船首を同瀬戸の中央に向けることができず、松ヶ崎の岩場に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、船折瀬戸の海域に詳しくなかったものの、同瀬戸の中央を電子海図表示装置に残された過去の航跡を辿って操船すれば良いと思ったことから、自らの判断で、同瀬戸を通航しようとし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に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 船長は、屈曲する狭い水路を通航する際、水路の可航幅や潮流の影響等を十分に考慮した操船を行うこと。 ・ 船長は、屈曲する狭い水路を通航することに慣れていない場合、潮待ちをするなど潮流が緩やかになるのを待って通航すること。