

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2月22日 21時05分頃
発生場所	福岡県北九州市馬島東方沖 馬島港西防波堤灯台から真方位080° 750m付近 (概位 北緯33° 57.9′ 東経130° 51.7′)
事故の概要	貨物船MAIHEは、航行中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年2月25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 MAIHE（パナマ共和国籍）、7,358トン
船舶番号、船舶所有者等	1085708（IMO番号）、OCEAN GLORY SHIPPING CO.,LTD
乗組員等に関する情報	船長（ロシア連邦籍）、免状不詳
負傷者	なし
損傷	船首部船底外板に亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約57cm（南風泊）
事故の経過	本船は、船長ほか13人が乗り組み、阪神港で中古車424台を積載し、ロシア連邦ウラジオストク港に向かっていった。 船長は、関門海峡東口で船橋当直につき、乗組員1人を見張りにつかせ、レーダー1台を3海里（M）レンジとし、もう1台を6Mレンジとして表示し、電子海図表示装置を1Mレンジとして、約9ノットの対地速力で自動操舵により、関門海峡西口に向けて本船を航行させた。 本船は、関門航路第9号灯浮標（以下、灯浮標については、「関門航路」を省略する。）を右舷方に見て通過した後、第7号灯浮標の方向に向け航路に沿って右転して北進する予定航路としていた。 船長は、レーダーや電子海図を確認することなく、灯浮標等の目視による観測のみで自船の位置を把握して航行していたところ、第9号灯浮標を第11号灯浮標と思い込み、第9号灯浮標付近で右転することなく、馬島方面に向けて本船を北西進させた。 船長は、自船の位置に疑問を感じるようになったが、レーダーや電子海図を確認することなく、北西進を続けていたところ、関門海峡海上交通センターからの注意喚起を受けて航路を誤認していることに気付いた。 船長は、第8号灯浮標と馬島の間を通過して関門航路に復帰しようと右転を始めたところ、船底からの衝撃を感じ機関を後進にかけて本船を停止させ、本船が馬島東岸から拡張する浅所に乗り揚げたことを

認めた。

(図1 参照)

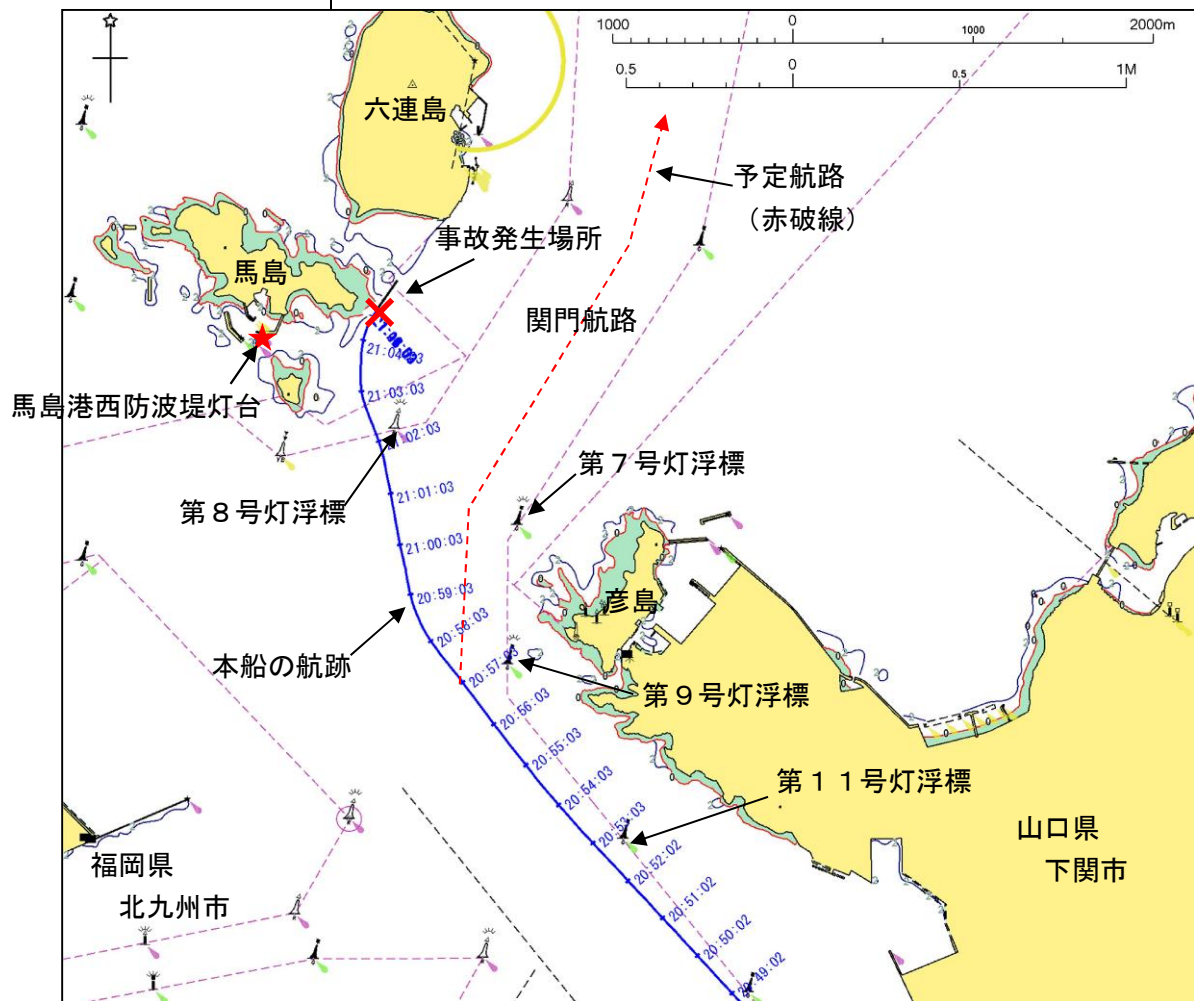


図1 航行経路図

本船は、船長が船体に大きな損傷がないことを確認し、上げ潮を待って自力で離礁し、関門港門司区に接岸した。

本船の喫水は、船首及び船尾共に約3.9mであった。

分析

本船は、関門航路を北西進中、第9号灯浮標を通過後、予定航路に沿って右転するべきところ、予定航路を西方に逸脱し、これに気付いた船長が、本船を予定航路に戻そうとした際、浅所の有無を確認しなかったことから、馬島東岸沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、灯浮標等の目視による観測のみで自船の位置を把握し、レーダー及び電子海図を確認しなかったことから、灯浮標を誤認していることに気付くのが遅れ、本船が予定航路を西方に逸脱したのと考えられる。

原因

本事故は、夜間、本船が、関門航路を北西進中、船長が、灯浮標を誤認して予定航路を逸脱した後、予定航路に戻ろうとした際、自船の位置を確認しなかったため、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に役立つ事項として、次のことが考え

	られる。 ・ 船長は、予定航路を逸脱した場合、新たな進路上に浅所等危険な箇所がないか海図等により十分に確認し、安全に復帰できるよう操船すること。 ・ 船長は、航行中、目視のみに頼ることなく、レーダー等を活用し、常時、自船の正確な位置を確認すること。
--	---