

船舶事故調査報告書

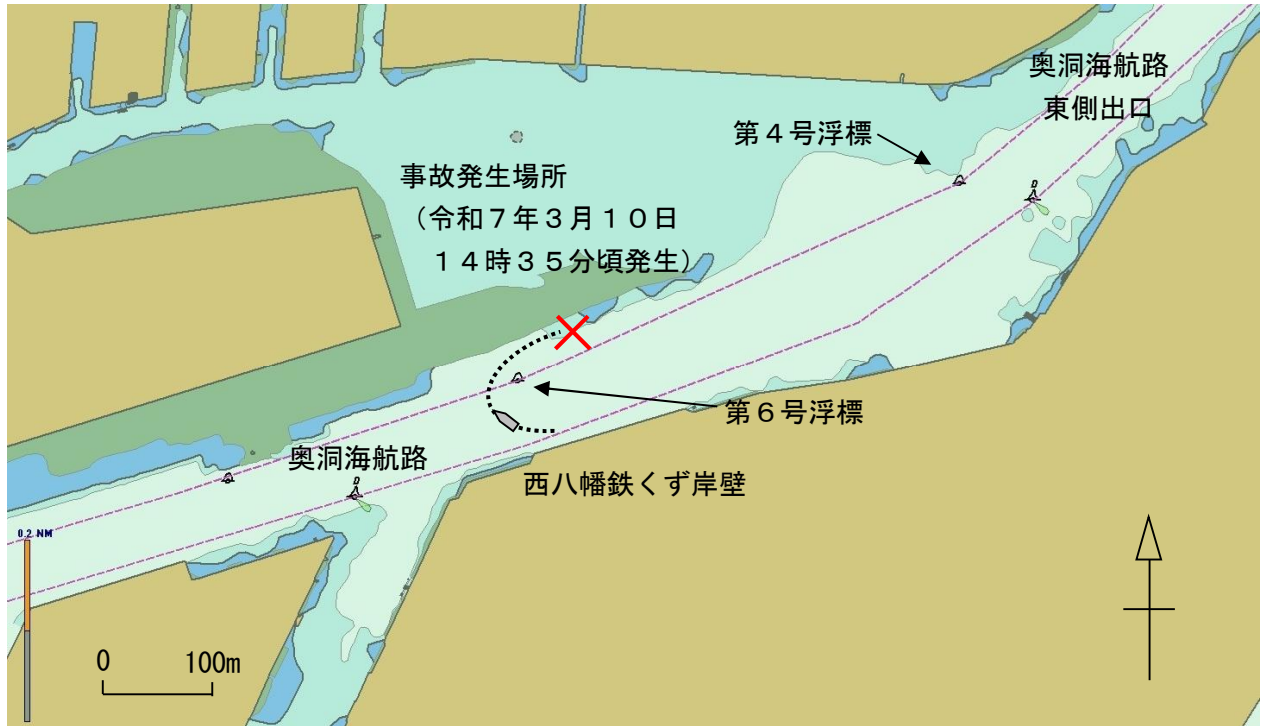
令和7年10月22日

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3月10日 14時35分頃
発生場所	関門港若松第1区 牧山船舶通航信号所から真方位261° 1.2海里付近 (概位 北緯33° 53.2′ 東経130° 47.3′)
事故の概要	貨物船 ^{ゆうせい} 雄正丸は、出航中、浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年4月7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 雄正丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	142544、川之江港湾運送株式会社、明和海運株式会社
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
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、関門港若松第1区の西八幡鉄くず岸壁に船首を西方に向けて左舷着けで係留していた。 船長は、離岸後、奥洞海航路東側出口に向け右旋回して反転し出航することとした。 船長は、GPSプロッター及びレーダーを作動させて単独で操船に当たり、離岸後、奥洞海航路内で微速前進として右旋回を開始したところ、奥洞海航路第6号浮標（以下浮標については、「奥洞海航路」を省略する。）との距離が近く、本船を第6号浮標の手前で反転させることが難しいと思った。 船長は、第6号浮標の北側は奥洞海航路外であるが、第6号浮標とその北方に存在する浅瀬との間には数十mの距離があるので、その間を航行すれば右旋回を続けたまま反転できると思い、第6号浮標を右舷側に見ながら本船を右旋回させた。 本船は、右旋回しながら第6号浮標の北側を通過し、船長が第4号浮標に向けて本船を東北東進させた直後、船体が右に傾いて停止した。 船長は、本船が第6号浮標東北東方の浅瀬（以下「本件浅瀬」という。）に乗り揚げたことに気付き、後進で自力離礁させた後、海上保安部からVHF無線で呼び掛けられ、乗り揚げたことを報告した。 (付図1 事故発生経過概略図 参照) 本船の喫水は、船首約1.6m、船尾約3.5mであった。

	船長は、右旋回中、第６号浮標や岸壁の近くを航行しているので、目視で船位を確認した方が操船しやすいと思い、ＧＰＳプロッターを確認していなかった。 船長は、これまでに西八幡鉄くず岸壁から出航した経験が１０回程度あったが、いずれも同岸壁の東側に本船を係留していた。また、同岸壁から出航する際は、第６号浮標の手前で右旋回していた。
分析	本船は、奥洞海航路を右旋回しながら出航する際、船長が第６号浮標や浅瀬から十分な距離が保てるよう操船計画を立てなかったことから、同航路外の本件浅瀬付近を航行して、本件浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、これまで西八幡鉄くず岸壁の東側から出航した際は第６号浮標の手前で右旋回して出航できていたので、同様に操船すれば出航できると思ったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、奥洞海航路を右旋回しながら出航する際、船長が、西八幡鉄くず岸壁の東側から出航した際と同様に操船すれば出航できると思い、第６号浮標や浅瀬から十分な距離が保てるよう操船計画を立てなかったため、同航路外の本件浅瀬付近を航行して、本件浅瀬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、出航に当たっては、事前に水路調査を十分に行った上、浅瀬や障害物から十分な距離が保てるよう操船計画を立てること。

付図1 事故発生経過概略図



一般財団法人日本水路協会発行の航海用電子参考図（new pec）使用