

船舶事故調査報告書

令和7年5月28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11月26日 02時17分ごろ
発生場所	山口県上関町天田島南西方沖 天田島灯台から真方位259° 950m付近 (概位 北緯33° 46.2′ 東経132° 02.5′)
事故の概要	貨物船が んぱろう 、日本は、左転しながら航行中、暗岩に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年12月6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 船舶番号、船舶所有者等	貨物船 がんぱろう 、日本、499トン 141634、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、トクヤマ海陸運送株式会社、山口汽船株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海） 航海士、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底に破口等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東南東、風速 約3～4m/s、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約135cm（徳山）
事故の経過	本船は、船長及び航海士ほか4人が乗り組み、1.5海里（M）レンジ及び8Mレンジに設定したレーダー並びに航海予定針路を入力した電子海図表示装置を作動させ、山口県徳山下松港を出港し、広島県広島港に向かった。 航海士は、遠隔操舵装置（リモコン）により操船に当たり、約11.5～12.0ノットの対地速力で南東進中、天田島南西方沖に至った頃、前路に操業中の漁船を認めたので、レーダー及び電子海図表示装置で自船の位置を確認しないまま、左転を開始した。 航海士は、本船が左転しながら天田島南西方沖の水深約1.1mの暗岩（以下「本件岩」という。）上を通過した際、軽い衝撃を感じ、乗り揚げたことを知った。（図1参照）

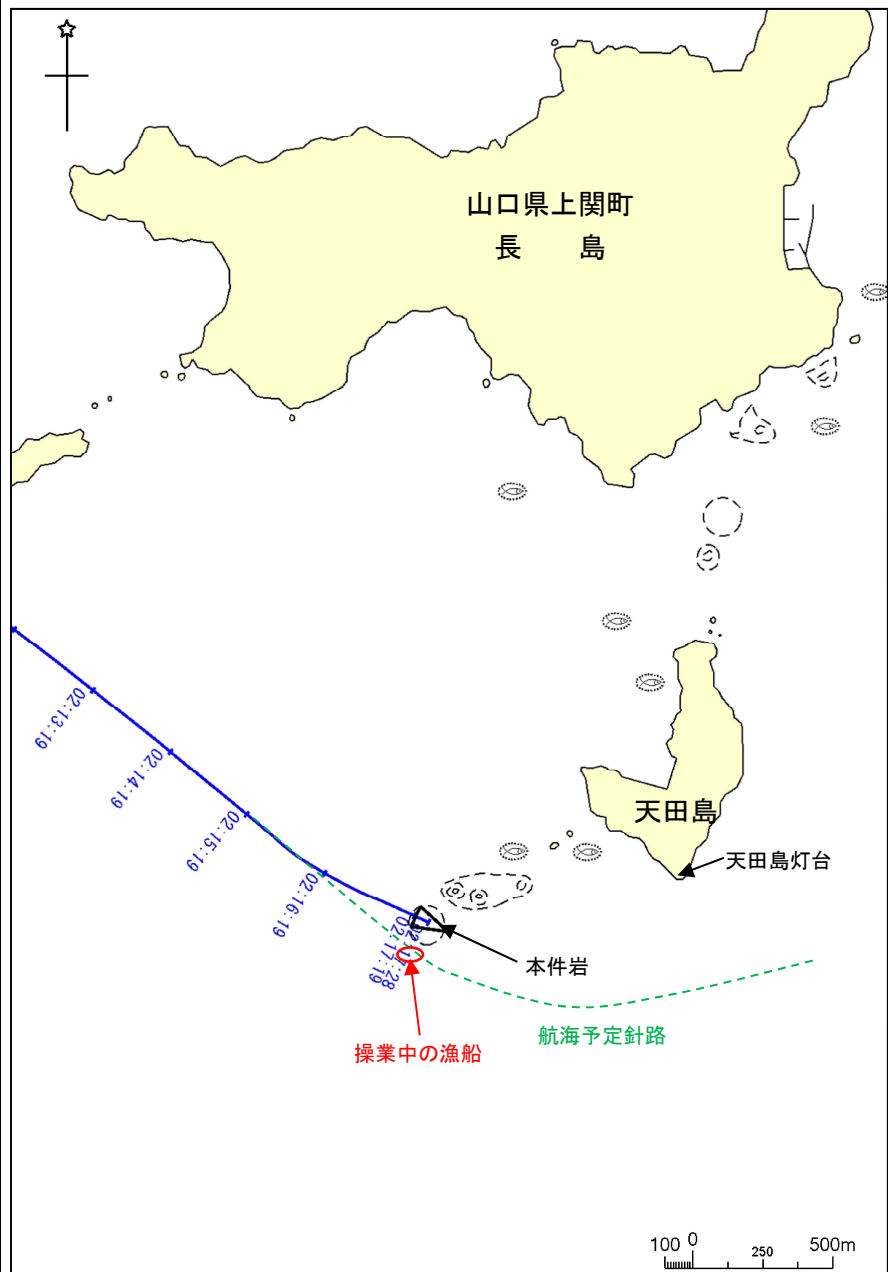


図1 事故発生経過概略図

航海士は、船内電話で休息中の船長に連絡した。

船長は、A社に本事故発生の連絡を行うとともに海上保安庁に同旨の通報を行った。

本船の喫水は、船首約3.80m、船尾約4.85mであった。

航海士は、これまでに本事故発生場所付近を約50～70回航行した経験があり、本件岩の存在を知っていた。

航海士は、本事故時、前路に操業中の漁船を認めた際、同漁船を避けることに意識が向いて本件岩の存在を忘れ、早めに同漁船を避航しようとして左転を開始し、その後も船位の確認をしなかったため、本件岩の上を通過する進路になっていたことに気付かなかった。

船長は、事前に電子海図表示装置に航海予定針路を入力していたも

	の、船橋当直者全員が慣れた航路であったので、地形を把握していると思い、浅所等に接近したら警告が鳴るように設定してはいなかった。
分析	本船は、天田島南西方沖を左転しながら航行中、航海士が、船位の確認をしなかったことから、本件岩に向かっていていることに気付かず、本件岩に乗り揚げたものと考えられる。 航海士は、前路に操業中の漁船を認めた際、同漁船を避けることに意識が向いて本件岩の存在を忘れ、早めに同漁船を避航しようとして、レーダー及び電子海図表示装置で自船の位置を確認せずに左転を開始したものと考えられる。 船長は、事前に電子海図表示装置に航海予定針路を入力していたものの、船橋当直者全員が慣れた航路であったことから、地形を把握していると思い、浅所等に接近したら警告が鳴るように設定していなかったものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、天田島南西方沖を航行中、航海士が、前路に操業中の漁船を認めた際、同漁船を避けることに意識が向いて本件岩の存在を忘れ、レーダー及び電子海図表示装置で自船の位置を確認せずに左転を開始し、その後も船位の確認をしなかったため、本件岩に向かう進路となっていることに気付かず、本件岩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。 ・ 船橋当直者は、当直中に航行予定海域の浅所等の位置を当直交代前にあらかじめ確認しておくこと。 ・ 船長は、電子海図表示装置に航海予定針路を入力する際、併せて浅所等に接近したら警告が鳴るように設定しておくことが望ましい。