

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2月23日 09時00分ごろ
発生場所	福岡県宗像市鐘崎漁港西方沖 鐘崎港西防波堤灯台から真方位227°850m付近 (概位 北緯33°52.6′ 東経130°31.2′)
事故の概要	貨物船第五寅福丸は、南南西進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年2月28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 第五寅福丸、199トン
船舶番号、船舶所有者等	135498、有限会社大石海運（A社）
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 航海士、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	船首部船底に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士ほか2人が乗り組み、塩酸約220klを積載し、航海士が単独の船橋当直につき、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、波高が約2.5～3.0mの宗像市北方沖を約10ノットの対地速力で自動操舵により南西進していた。</p> <p>航海士は、沖合の波高が高かったので、陸岸寄りを航行しようと思い、宗像市地ノ島と九州本島との間（以下「本件海域」という。）に向けて変針し、本船を南南西進させた。</p> <p>航海士は、地ノ島東方沖で手動操舵に切り替えた後、本件海域を航行するのが初めてであったものの、自身の操船技術を過信し、GPSプロッター画面を見ながら航行すれば、安全に航行できると思い、本件海域を航行していたところ、突然、衝撃を受け、本船が浅所に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>(図1 参照)</p>

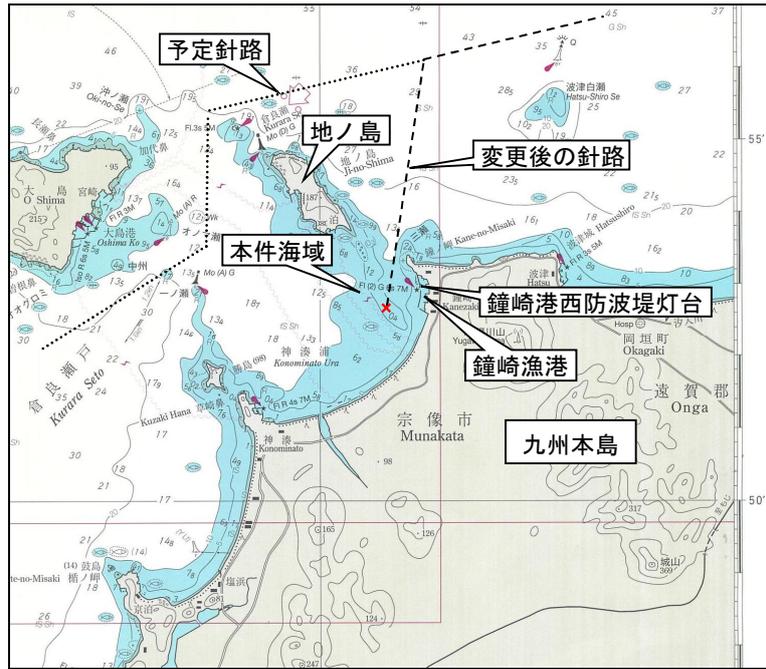


図1 本件海域（海図W1228（玄界灘）抜粋）

船長は、船長室で休息していたところ、強い衝撃を受け、直ちに昇橋して本事故の発生を知り、乗組員の負傷の有無及び本船の損傷状況を確認した後、118番通報するとともに、A社に報告した。

本船は、本事故の翌日、A社が手配した引船により浅所から引き出され、自力で航行して福岡県福岡市博多港に入港した。

本船の喫水は、船首約1.80m、船尾約3.40mであった。

船長は、宗像市沖の海域を航行するに当たり、海図W1228（玄界灘）に、海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌に記載されている針路法に従って予定針路を記載しており、出港前に、航海当直者に対し、予定針路の周知及び見張りの注意事項を説明していた。

航海士は、本件海域を航行するに当たり、予定針路の変更を船長に報告しておらず、また、海図を確認したり、GPSプロッター画面を拡大表示したりして水路調査を行わなかった。

海図W1239（倉良瀬戸）によれば、本件海域には浅所が拡延している。

**分析**

本船は、波高約2.5～3.0mの宗像市北方沖を航行中、航海士が、より波高が低い陸岸寄りに針路を取る際、あらかじめ船長の了解をとらずに予定針路を変更し、本件海域の水路調査を行わなかったことから、浅所に乗り揚げたものと考えられる。

航海士は、本件海域を航行するのが初めてであったものの、GPSプロッター画面を見ながら航行すれば、安全に航行できると思ったことから、本件海域の水路調査を行わなかったものと考えられる。

航海士は、自身の操船技術を過信していたことから、GPSプロッ

	<p>ター画面を見ながら航行すれば、本件海域を安全に航行できると思っ たものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、宗像市北方沖を航行中、船橋当直中の航海士 が、より波高が低い陸岸寄りに針路を取る際、水路調査を行っていな かったため、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士は、針路変更について、あらかじめ船長の了解をとっていな かったものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航海当直者は、初めて航行する海域では、海図を確認したり、G P Sプロッターの画面を拡大表示したりして航行予定海域の水路 調査を適切に行い、浅所等の位置を把握すること。</li> <li>・航海当直者は、航海計画を変更しようとする場合、船長に報告す ること。</li> </ul>