

船舶事故調査報告書

令和7年7月9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4月2日 13時21分ごろ
発生場所	福岡県北九州市 ^{あいの} 藍島東方沖 藍島港大泊東2防波堤灯台から真方位039°660m付近 (概位 北緯33°59.8′ 東経130°49.5′)
事故の概要	貨物船 ^{フクカワ} FUKUKAWAは、航行中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年4月9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 FUKUKAWA（ベリーズ国籍）、2,995トン
船舶番号、船舶所有者等	8355607（IMO番号）、RONGCHENG HAIDU SHIPPING CO., LTD
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍）、免状不詳 航海士A（中華人民共和国籍）、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 南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約101cm（関門）
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士Aほか10人が乗り組み、大分県大分市大分港に向けて中華人民共和国^{ナントン}南通港を出港し、関門海峡西口に向けて東進していた。</p> <p>航海士Aは、藍島西北西方沖12海里（M）付近で航海当直を引き継いだ後、単独の船橋当直についた。</p> <p>航海士Aは、レーダー及び電子海図表示装置を作動させ、自動操舵により操船に当たり、藍島北方沖1.5M付近に向け、約8ノットの対地速力で本船を東南東進させた。</p> <p>本船が使用していた電子海図表示装置は、等深線の表示がない簡易表示装置であった。</p> <p>本船の予定航路は、藍島東方沖の古敷岩^{こしき}の東方を南進し、藍島と北九州市馬島の間的位置通報ライン（ASライン）を通過して関門第2航路に入航するものであった。</p> <p>航海士Aは、藍島北北西方沖2M付近において、本船の予定航路は把握していたものの、関門航路への航程を短縮する目的で、藍島北東岸に沿って徐々に針路を右に転じた。</p> <p>(図1 参照)</p>

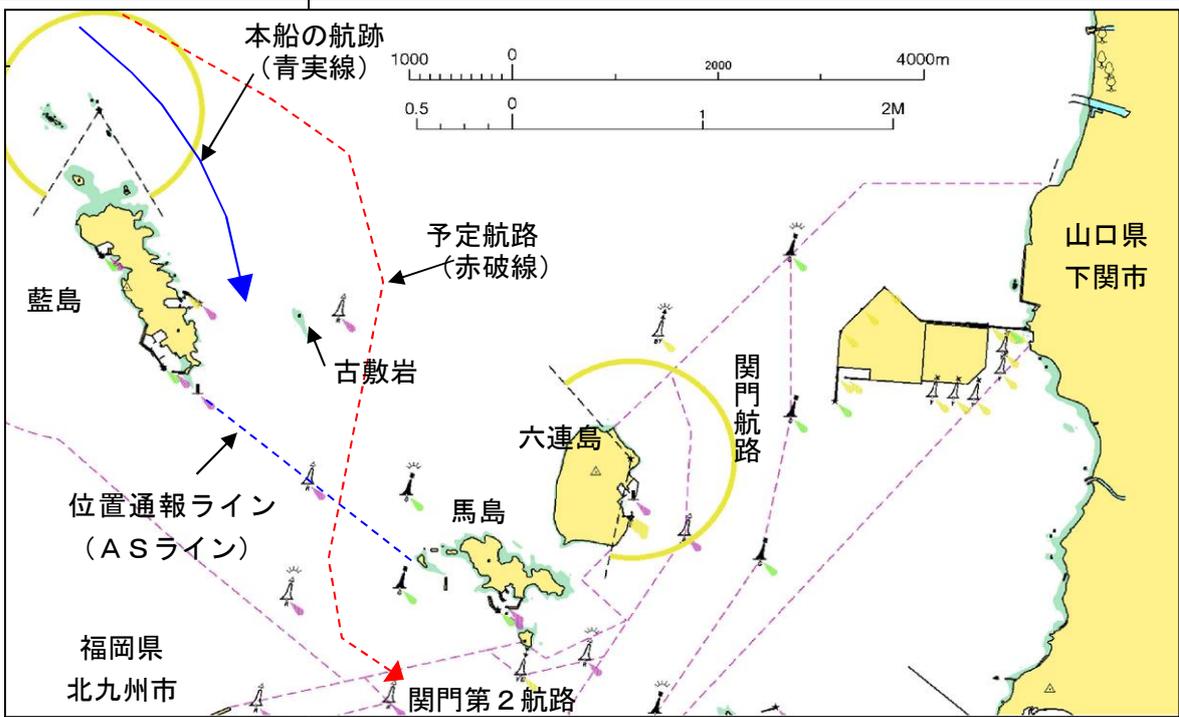


図1 航行経路図

航海士Aは、本船の南南東進を開始したところ、関門海峡海上交通センター（以下「関門マーチス」という。）から、左舷船首方の浅瀬（以下「本件浅所」という。）についての情報提供を受けた。

航海士Aは、左舷船首方に古敷岩を視認し、これと藍島の間を通過すれば安全に航行できると思い、海図で周辺の水深を確認することなく、更に針路を右に転じて本船を南進させたところ、突然船体に衝撃を感じ、直ちに機関を停止した。

船長は、自室で休憩していたところ船体に衝撃を感じ、直ちに昇橋して船位を確認し、古敷岩から北西方に拡延する浅所に乗り揚げたことを認めた。

(図2 参照)

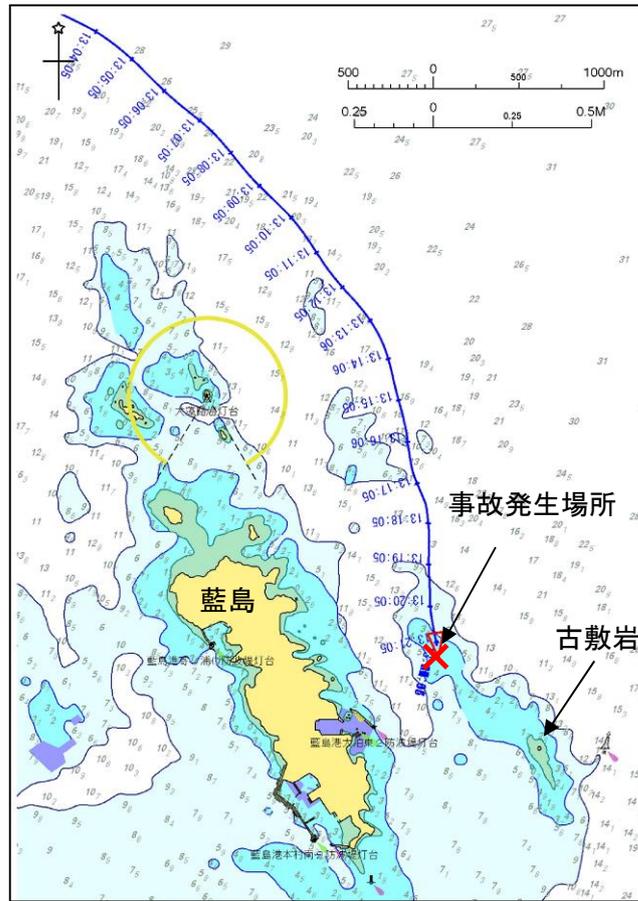


図2 航行経路図(拡大)

本船は、損傷等の確認を行った結果、航行に支障はなく、関門マーチスの指示により自力航行で山口県下関市六連島東方沖に投錨した。

船長は、航海士Aが十分な技量を有していたので、位置通報ライン（ASライン）の通過を目安に、昇橋して操船を交替する予定であった。

航海士Aは、視界が良好で、周囲の状況が良く見えており、接近する他船もいなかったため、海図を確認せず、目視による見張りのみで操船していた。

本船の喫水は、船首が約5.4m、船尾が約6.0mであった。

海図W135（関門海峡）によれば、古敷岩付近から北西方約0.5Mにかけて浅所が拡張しており、本事故発生場所付近の水深は3.9mであった。

分析

本船は、藍島東方沖を南南東進中、航海士Aが、本件浅所の拡張状況を把握していない中、航程を短縮しようとして本件浅所に向けた進路を取り、関門マーチスから情報提供を受けたものの、古敷岩と藍島の中間を通過すれば安全に航行できると思い、海図を確認するなどして周辺の水深状況を確認しなかったことから、本件浅所に向かっていることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。

航海士Aは、視界が良好で、周囲の状況が良く見えており、接近す

	<p>る他船もいなかったもので、海図で周辺の水深状況を確認することなく、古敷岩と藍島の間付近を通る針路に向けたものと考えられる。</p> <p>船長は、航海士Aが十分な技量を有していると思っていたことから、位置通報ライン（ASライン）に至るまでは航海士Aに操船を任せ、関門航路の通航に備えて自室で休憩していたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、藍島東方沖を南南東進中、航海士Aが、航程を短縮しようと独断で予定航路を変更する際に、海図で周辺の水深状況を確認しなかったため、古敷岩と藍島の間付近を通る針路に向けて航行し、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 操船者は、他船との衝突を避ける等、やむを得ない場合を除き、予定航路を船長に無断で変更しないこと。 ・ 操船者は、予定航路から離れる場合には、新たな航路上に浅所等危険な箇所がないか海図等を活用し十分に確認すること。