

船舶事故調査報告書

令和7年7月23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17日 11時16分ごろ
発生場所	山口県上関町天田島北方沖 天田島灯台から真方位 003° 1,150m付近 (概位 北緯33°46.9' 東経132°03.2')
事故の概要	コンテナ専用船たからづかは、東進中、干出岩に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年11月20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	コンテナ専用船 たからづか、499トン (130TEU)
船舶番号、船舶所有者等	142936、國喜商船株式会社、株式会社菅原ジェネラリスト (船舶借入人)、井本商運株式会社 (運航者、A社)
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 航海士、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底外板に破口を伴う擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 西流約0.5ノット (kn)、潮高 約300cm (徳山)
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士ほか3人が乗り組み、20フィートのコンテナ20個及び40フィートのコンテナ24個を積載し、2海里 (M) レンジ及び3Mレンジに設定したレーダー2台並びに電子海図表示装置（以下「ECS」という。）を作動させ、山口県徳山下松港を出港し、阪神港に向かった。</p> <p>船長は、ふだんから頻繁に航行する航路であったので、海図台の引き出しに収めていた紙海図には計画航路線を記入していたが、ECSには計画航路線の入力を行っていなかった。</p> <p>船長は、徳山下松港の港界を過ぎた辺りで、航海士に対して「よろしくお願いします」と告げたのみで降橋した。</p> <p>単独の船橋当直についた航海士は、本船が約12～13knの対地速力で、自動操舵により鼻緑瀬戸を南南東進中、天田島南西方沖に多数の漁船群をECS上に認めたので、船長に報告することなく、自身の判断で、急きょ進路を変更して可航幅の狭い‘長島と天田島の間’（以下「本件ルート」という。）を通航することとした。</p> <p>航海士は、本事故発生の約9～10年前に199トン級の貨物船で、当時の船長の指示に従って本件ルートを操船して通航した経験があった。</p>

航海士は、本件ルートの可航幅が約170mあり、中瀬と称する浅所が長島寄りに存在することは知っていたが、中瀬付近にある干出岩（以下「本件岩」という。）等の正確な位置を知らず、本件ルートの中央付近を航行すれば通過できると思っていた。

航海士は、上関町鼻繩島南西方に達した頃、手動操舵に切り替えて本船を左転させ、本件ルートを目視に頼って同じ速力で東進させていたところ、本船は、本件岩に乗り揚げた。(図1参照)

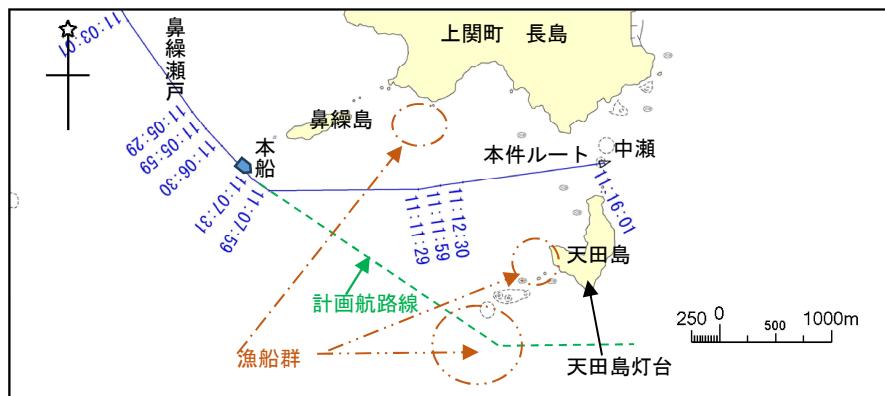


図 1 航行経路図

自室で休息中の船長は、衝撃を感じて昇橋し、航海士に対し、主機を停止するよう指示した。

船長は、来島海峡海上交通センターからVHF無線電話で船底接触の有無についての連絡が入ったので、航海士に対応させた。

船長は、乗組員に対して本船の損傷状況の確認を指示した。

本船は、自力で航行して山口県柳井市東方沖で錨泊して仮修理を行った後、阪神港に向かった。

本船の喫水は、船首約3.3m、船尾約4.5mであった。

令和5年ごろから航海士と一緒に本船に乗船してきた船長は、航海

士が十分な経験を備えていると思っていた。

船長は、本船で本件ルートは航行できないと思っていたので、航海士が本件ルートを通航するとは思っていなかった。

本船は、南南東進中、単独で船橋当直中の航海士が、計画航路線上

に認めた漁船群を避航しようとした際、本件ルートの中央部付近を航行すれば通航できると思い、水路調査を適切に行わなかったことから、本件岩の正確な位置を十分に把握しないまま本件ルートを東進し、本件岩に乗り揚げたものと考えられる。

航海士は、以前、199トン級の貨物船で、当時の船長の指示に従って本件ルートを操船して通航した経験があったことから、本件ルートの中央部付近を航行すれば通過できると思ったものと考えられる。

分析

本船は、南南東進中、単独で船橋当直中の航海士が、計画航路線上に認めた漁船群を避航しようとした際、本件ルートの中央部付近を航行すれば通航できると思い、水路調査を適切に行わなかったことから、本件岩の正確な位置を十分に把握しないまま本件ルートを東進し、本件岩に乗り揚げたものと考えられる。

航海士は、以前、199トン級の貨物船で、当時の船長の指示に従って本件ルートを操船して通航した経験があったことから、本件ルートの中央部付近を航行すれば通過できると思ったものと考えられる。

原因

	<p>画航路線上に認めた漁船群を避航しようとした際、本件ルートを操船した経験から本件ルートの中央部付近を航行すれば通過できると思い、本件ルートの水路調査を適切に行わなかったため、本件岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A社安全統括管理者は、本事故後、次のとおり再発防止策を探ることとした。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 船長は、あらかじめ紙海図及びECDIS等に起終港間の計画航路線を入力しておくこと。 (2) 船橋当直者は、船長の指示した航路を大きく変更せざるを得ない場合は、船長に報告して指示に従うこと。 <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"> ・船橋当直者は、常に安全運航を心掛け、安易に計画航路を変更せず、やむを得ず計画航路を変更する必要が生じた場合は、事前に水路調査を行った上で、船長に報告して指示を仰ぐこと。 ・船橋当直者は、浅所等が存在する海域を航行する場合、浅所等の位置を正確に把握し、航海計器を使用して船位の確認を行うこと。 ・船長は、あらかじめ紙海図等を示して船橋当直者と計画航路を確認した上で、船橋当直を引き継ぐこと。また、船橋当直者に対して、やむを得ず計画航路を変更する必要が生じた場合等は事前に報告するよう指示すること。