船舶事故調査報告書

令和８年９月１６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１１月３０日　１２時０５分頃
発生場所	福岡県福岡市西浦港北方沖 西浦埼灯台から真方位３００°３．１海里付近 （概位　北緯３３°４１．６′　東経１３０°０９．３′）
事故の概要	油送船栄積は、航行中、浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和７年１２月１５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 船舶番号、船舶所有者等	油送船　栄積、７４９トン １３６５２８、久本汽船株式会社
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海） 航海士Ａ、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	１番、２番右舷及び３番バラストタンクに破口
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　南、風速　約７m/s、視界　良好 海象：波高　約２ｍ
事故の経過	本船は、船長、航海士Ａほか４人が乗り組み、軽油２，０００kℓを積載し、長崎県佐世保市佐世保港に向けて関門港下関区を出航した。 船長は、レーダー及びＧＰＳプロッターを作動させ、本船を約１１ノットの対地速力で自動操舵によって博多湾沖を南西進させていた。 博多湾沖には、浅所の存在を示す栗ノ上礁灯標（孤立障害標識[*1]）（以下「Ａ標」という。）と長間礁灯標（北方位標識[*2]）（以下「Ｂ標」という。）があり、本船は、ふだん博多湾北西方沖を南西進する際、Ａ標の南方を通過後、Ｂ標の北方を通過していた。 （図１　参照）

[*1] 孤立障害標識とは、周囲が可航水域である中で、沈没船や浅瀬、岩礁などの「小さな障害物」が孤立して存在することを示す海上標識をいう。

[*2] 北方位標識とは、海上で「この標識の北側が安全な可航水域」であることを示す航路標識（方位標識）をいう。

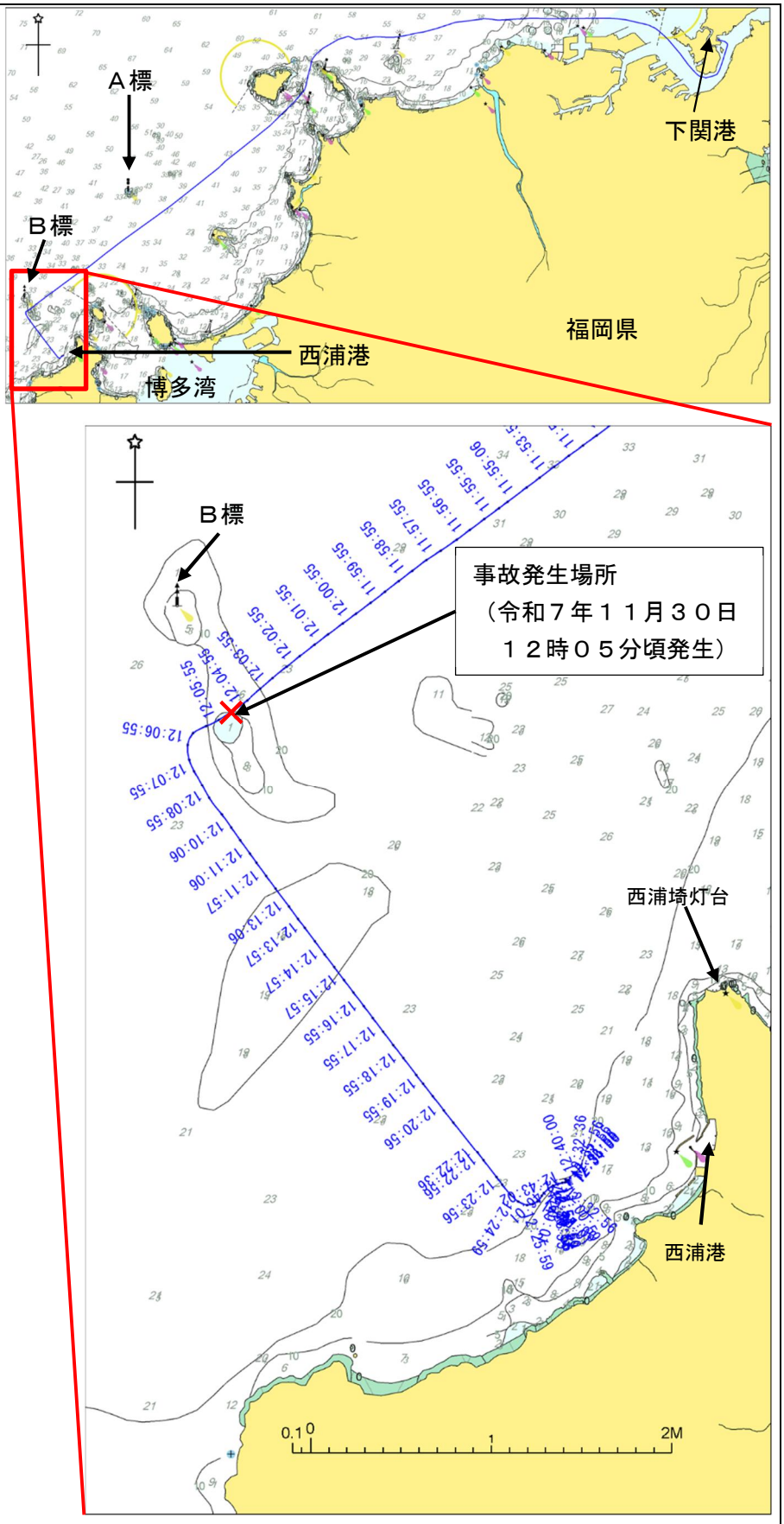
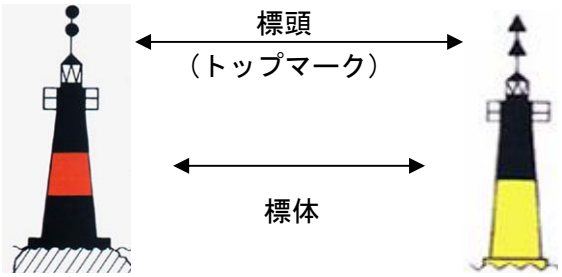


図１　事故発生場所概略図

航海士Ａは、船長と当直交代後、既にＡ標を通過済みであったが、船位等の確認を行わなかったので、Ａ標を通過したことに気付かず、

	針路より北方の右舷船首方に見えたＢ標をＡ標と誤認して、本船がＡ標の南方に向けて南西進中と思い込んだ。 　航海士Ａは、本船が南西進中、前路のプレジャーボートの動静に注意を向けていたので、灯標の再確認やＧＰＳプロッター等で船位を確認することなく、専ら目視によって周囲を確認しながら操船を続けていた。 　自室にいた船長は、海上保安部から本船がＢ標の南方に点在する浅所に向かっている旨の船舶電話を受け、直ちに航海当直中の航海士Ａに船内電話で注意喚起を行った。 　航海士Ａは、船内電話を受け、ＧＰＳプロッターで船位を確認して船首方の灯標がＡ標ではなくＢ標と気付いたが、その直後、船体が上下動するような衝撃が続き、本船は西浦港北方沖の浅所（長間礁）（以下「本件浅所」という。）を乗り切った。 　昇橋した船長は、本船が右舷側に約２０°傾斜して右舷側の甲板に海水が打ち込む状況となったので、転覆又は沈没すると思い、乗組員に総員退船の準備を行わせるとともに、船舶所有者等に本事故の発生を報告し、１１８番通報を行った。 　本船は、右舷側に傾斜した状態のまま、微速力前進で中浦港沖に向かい、港外に錨泊した。 　本船は、錨泊後、２番左舷バラストタンクに満載喫水線を越えて注水することでヒール調整を行ったところ、船体の傾斜は無くなったが、上甲板を海水が洗う状態となった。 　本船は、サルベージ業者が水中調査を行ったところ、１番、２番右舷側及び３番バラストタンクに破口が確認され、応急修理が行われた。 　航海士Ａは、船員歴１１年で、事故発生海域の航行経験があり、Ａ標及びＢ標の通過方法を理解していた。 　航海士Ａの視力は、左右とも１．５であった。 　本船の喫水は、船首が約４．１７ｍ、船尾が約５．２５ｍで、本件浅所の水深は約１ｍであった。 　Ａ標及びＢ標には、標頭（トップマーク）が設置されており、標体（本体）には塗色が施されていた。（図２、図３参照）  図２　Ａ標　　図３　Ｂ標

分析	(1)　航海士Ａは、船長と当直を交代する際、船位をＧＰＳプロッター等で確認していなかったこと、また、Ｂ標識の塗色を確実に目視で確認しなかったことから、船位を正しく認識できていなかったものと考えられる。 (2)　航海士Ａは、前路のプレジャーボートの動静に注意を向けていたこと、また、Ｂ標識をＡ標識と誤認していたことに気付かなかったことから、改めて船位を確認しないまま本船を航行させ続けたものと考えられる。 (3)　(1)及び(2)から、本船は、博多湾北西方沖を南西進中、航海士Ａが、Ｂ標の塗色等及び船位の確認を行わなかったことから、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、博多湾北西方沖を南西進中、航海士Ａが、Ｂ標の塗色等及び船位の確認を行わなかったため、Ｂ標をＡ標と誤認し、本船が西浦港北方沖の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。
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。 ・航海当直の引継ぎを受ける者は、引継ぎを受ける前に船位を自ら確認すること。また、航海当直を引き継ぐ者は、受ける者に対して現在の船位を確実に伝えること。 ・航海当直者は、航行の目安としている航路標識については、確実に塗色及び標頭を確認すること。その際、肉眼での視認が困難な場合は、双眼鏡を使用すること。