

船舶事故調査報告書

令和8年3月25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4月20日 20時21分頃
発生場所	関門港 ^{たのうら} 田野浦区 門司埼灯台から真方位093° 650m付近 (概位 北緯33° 57.7' 東経130° 58.2')
事故の概要	押船 ^{しんこう} 新光丸は、はしけしんこうと押船列を構成して航行中、しんこうが浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年7月7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	A 押船 新光丸、168トン 132282、内田建設株式会社（A社） B はしけ しんこう、総トン数不詳（全長117.93m） なし、A社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A なし B 船首部に亀裂を伴う凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮流 約6ノット（kn）の東流
事故の経過	A船は、船長ほか8人が乗り組み、海砂約4,500m ³ を積載したB船の船尾凹部にA船の船首部を連結して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、福山港に向けて山口県下関市蓋井島 ^{ふたおい} 沖を出航した。 船長は、出航する際、海上保安庁のインターネットサイト及び潮汐表によって、関門航路の早瀬 ^{はやとものせと} 瀬戸通航時の潮流が約5～6knの東流となることを確認した。 船長は、GPSプロッター及びレーダーを作動させ、遠隔操舵装置を使用して単独で操船に当たり、機関を全速前進として関門航路に入航し、台場鼻 ^{だいば} の潮流信号所の表示が6knの東流であることを確認した。 船長は、約11knの対地速力で関門橋の下を通過した後、右舵約5°を取った。 船長は、門司埼灯台が右舷正横約150m付近となった頃、A船押船列の右回頭を止めて関門航路第32号灯浮標に向けようと、左舵約10°の当て舵を取ったが、A船押船列の右回頭が止まらなかった。

船長は、回頭状況を確認しながら、左舵の舵角を増して最大舵角となる左舵70°としたが、A船押船列の右回頭を止めることができなかった。

A船押船列は、関門港田野浦区の陸岸に向首して関門航路を外れた頃、船長が主機を全速後進に操作したが、B船が陸岸付近の浅所に乗り揚げた。

船長は、負傷者のいないこと及び船体の損傷状況を確認した後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

(図1 参照)

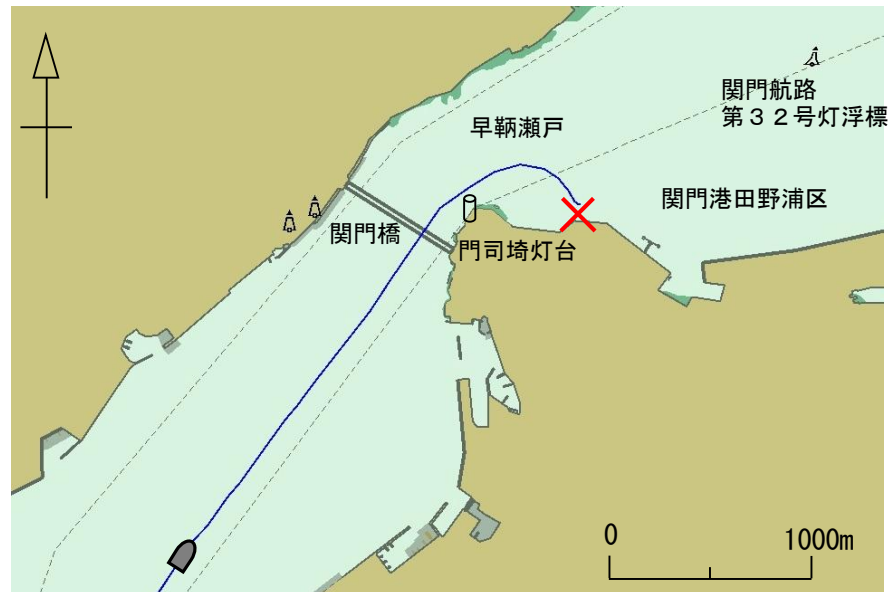


図1 航行経路図

A船押船列の喫水は、船首約8.3m、船尾約8.5mであった。

船長は、A船押船列で数日おきに関門航路を航行しており、5knを超える東流がある状況でも頻繁に同航路を航行していた。

船長は、強い東流がある状況下、早鞆瀬戸を東航する場合、小さな舵角で右舵を取って変針した後、門司崎灯台付近で回頭状況を確認しながら当て舵を約10°～30°取って右回頭を止め、船首を関門航路第32号灯浮標付近に向けていた。

船長は、早鞆瀬戸通航時の潮流が約5～6knの東流であることを確認した際、これまでは強い順流を受ける状況下でも、小さな舵角で変針した後に当て舵を取れば針路を保つことができていたので、早鞆瀬戸を同様の操船方法で通航できると思っていた。

関門海峡海上交通センターが発行している関門海峡マリンガイド2025年版^{*1}によれば、早鞆瀬戸における潮流の状況とその特性として、次の旨の記載がある。

^{*1} 関門海峡マリンガイド2025年版
https://www6.kaiho.mlit.go.jp/kanmon/info/tab/marine_guide_2025.pdf

	<p>(1) 東流（順流）時に速力が低下した状態で門司寄り接近して航過すると、潮流に対して船体制御が困難な状態に陥りやすく、場合によっては制御困難な状態のまま航路中央の最強流速域に運ばれる傾向にある。</p> <p>(2) 東流（順流）時に右舷船尾から潮流を受けて右回頭させようとする力が強く表れることがある。</p>
分析	<p>A船押船列は、関門航路の関門橋の下を東航後、右舵約5°を取って右回頭させたところ、回頭を制御できなくなったことから、関門航路を外れて、B船が陸岸付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本事故時、潮流が東流（順流）約6kn、A船押船列の対地速力が約11knであったことから、対水速力は約5knであったと推定される。このため、A船押船列の舵効きが悪かったものと考えられる。</p> <p>関門海峡マリンガイド2025年版の情報から、A船押船列は、右舷船尾から約6knの東流を受けて右回頭させようとする力が強く表れた可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、これまでも関門航路の早鞆瀬戸の航行に当たり潮流を確認し、強い順流を受ける状況下でも、小さな舵角で変針した後に当て舵を取れば針路を保持できていたことから、A船押船列を東航させたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、関門航路の早鞆瀬戸において、強い順流（約6knの東流）がある状況下、船長が、A船押船列を約5knの対水速力で東航させたため、右回頭させた際に右回頭が止まらなくなり、A船押船列が関門航路を外れ、B船が陸岸付近の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"> ・ 押船列を構成する船舶等を運航する船長は、狭い水道を通航する際、強い順潮流によって舵効きが悪くなる可能性があることに留意し、自船の速力等から安全な航行に不安を感じる場合は、潮流の強い時期を避けること。