

# 船舶事故調査報告書

平成29年7月20日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成28年5月6日 04時00分ごろ
発生場所	愛媛県上島町佐島西方沖 弓削港一文字防波堤南灯台から真方位229° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯34° 14.6′ 東経133° 10.7′）
事故の概要	引船第二十八和丸は、台船日東7号をえい航して北東進中、浅所に乗り揚げた。 第二十八和丸は、船底部外板に擦過傷等を生じ、日東7号は、船首部外板に凹損を生じた。
事故調査の経過	平成28年5月23日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報	船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等 A 引船 第二十八和丸、19.0トン 280-40163広島、坂本海運株式会社 16.00m (Lr) × 5.50m × 2.00m、鋼 ディーゼル機関、1,206kW、平成14年7月 B 台船 日東7号、総トン数なし なし、日東タグ株式会社 60.00m × 22.00m × 3.50m、鋼 なし、不詳
乗組員等に関する情報	甲板員 男性 25歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年10月6日 免許証交付日 平成25年10月7日 （平成30年10月7日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船底部外板に擦過傷、推進器翼に曲損、えい航用アーチに折損、船尾部外板に凹損 B 船首部外板に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 2 海象：海上 平穏、潮流 北東流 約0.6ノット（kn）、潮汐 上げ

	<p>潮の初期 日出時刻：05時40分</p>
事故の経過	<p>A船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、無人で空船のB船をえい航して全長約110mの引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、甲板員が1人で船橋当直に当たり、上島町<sup>ながえ</sup>長江港に向け、約7knの対地速力で、手動操舵により西進していた。</p> <p>A船引船列は、佐島南方沖で徐々に右転して船首<sup>いきな</sup>を生名橋中央部の橋梁灯に向け、上島町<sup>あかほね</sup>赤穂根島と佐島との間の水路を北東進した。</p> <p>甲板員は、生名橋の南西方約1.3Mの転針予定場所で赤穂根島北方沖に向けて左に転針する予定として北東進中、平成28年5月6日04時00分ごろ強い衝撃を感じて船体が停止し、A船が浅所に乗り揚げたことを知った。</p> <p>A船引船列は、自室で仮眠をとっていた船長が、衝撃で目覚めて昇橋し、B船が船尾方から接近するのを認めて間もなく、B船の船首部がA船の船尾部に衝突し、A船が船首方に押し出されて浅所から離礁した。</p> <p>A船引船列は、船長が、A船及びB船の損傷状況を確認した後、自力での航行を開始し、船舶所有者に本事故の発生を連絡した。</p> <p>A船引船列は、B船が上島町の造船所で、A船が別の造船所でそれぞれ修理された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
その他の事項	<p>A船引船列は、A船の船尾部のえい航用フックにとった直径55mm、長さ50mの合成繊維製えい航索と、直径55mm、長さ約30mの2本の合成繊維製えい航索を、シャックルを介して連結し、船の船首部両舷の係船柱に係止していた。</p> <p>A船は、喫水が船首約1.0m、船尾約3.2mであり、また、B船は、喫水が船首尾共に約0.5mであった。</p> <p>甲板員は、1.5Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させていたが、転針予定場所までまだ距離があると思い、船首目標としていた生名橋の橋梁灯を見ていた。</p> <p>甲板員は、平成17年ごろから台船をえい航する運航に当たっており、本事故当時の海域を約20回航行した経験を有していた。</p> <p>甲板員は、通り慣れた航路であり、油断したと本事故後に思った。</p> <p>海図W130（三原瀬戸及付近）によれば、本事故発生場所付近の水深は約1.8mである。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象等の関与	なし
判明した事項の解析	A船引船列は、佐島西方の水路を北東進中、甲板員が、GPSプロ

	<p>ッターなどで船位の確認を行っていなかったことから、転針予定場所を過ぎたことに気付かずに北東進を続け、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>甲板員は、通い慣れた航路であり、油断したこと、転針予定場所までまだ距離があると思ったこと、及び左舷方に長江港に向かう水路を見通せる状況であったものの、船首目標としていた生名橋の橋梁灯を見ていたことなどから、覚醒水準が低下し、GPSプロッターなどで船位の確認を行っていなかった可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、A船引船列が、佐島西方の水路を北東進中、甲板員が、GPSプロッターなどで船位の確認を行っていなかったため、転針予定場所を過ぎたことに気付かずに北東進を続け、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>参考</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>・慣れた海域を航行する場合でも船位の確認を適切に行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

