

船舶事故調査報告書

令和2年2月19日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成31年1月20日 18時20分ごろ
発生場所	広島県福山市千年港南方沖 大野ゾワイ灯標から真方位000° 20m付近 (概位 北緯34° 22.6′ 東経133° 18.2′)
事故の概要	貨物船八島丸は、西進中、浅所に乗り揚げた。 八島丸は、船首船底部の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成31年1月25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	貨物船 八島丸、199トン 140201、有限会社八島 55.63m×9.50m×5.45m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成17年7月11日
乗組員等に関する情報	船長 男性 54歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成2年4月26日 免状交付年月日 平成27年3月30日 免状有効期間満了日 令和2年4月25日
死傷者等	なし
損傷	船首船底部に擦過傷、左舷ビルジキールに曲損、右舷ビルジキールに曲損及び折損、左舷船体中央船底部に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：波向 北西、波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約138cm（福山） 日没時刻：17時24分ごろ
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、空船で、平成31年1月20日08時00分ごろ、広島県尾道糸崎港第5区に向けて阪神港大阪区を出港した。 本船は、船長が、単独で船橋当直について操舵装置の前に立ち、同装置左側のレーダーを1.5海里（M）レンジで、船橋左舷側に天井から下げたGPSプロッターをそれぞれ表示させて航行した。

	<p>本船は、福山市阿伏兔瀬戸を通航する頃、船長が、錨地が近くなったので目視で航行できると思い、レーダーを停止して約8ノットの対地速力で、手動操舵により北進した。</p> <p>本船は、内海大橋下を通航した頃、船長が右舷船首方の千年港南方沖に作業灯を点灯して錨泊している船舶（以下「本件錨泊船」という。）を認め、本件錨泊船の南方に向けて西進した。</p> <p>船長は、本件錨泊船の灯火に注意を向けて目視で航行中、18時20分ごろ、衝撃を感じて大野ゾワイ灯標北方の浅所に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、主機を停止し、そののち海上保安庁から本船の状況について問合せがあり、本事故が発生した旨を通報した。</p> <p>本船は、19時50分ごろ自力で離礁したのち、大野ゾワイ灯標の西南西方沖に錨泊して潜水調査を行った。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船の損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.9m、船尾約2.8mであった。</p> <p>船長は、GPSプロッターを起動していたが、内海大橋下を通航する頃から本件錨泊船の明かりに大野ゾワイ灯標の灯光が紛れて気付かなかったと思った。</p> <p>本船は、水深の関係上、満潮時の21日10時00分ごろ尾道糸崎港第5区の施設岸壁に入港予定であり、船長は、大野ゾワイ灯標の西方海域が広いので、大野ゾワイ灯標の西方で漂泊したのち、航海士を船首配置に付けて主機を後進として大野ゾワイ灯標の西方約1Mに投錨する予定であった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、千年港南方沖を目視で西進中、単独で船橋当直についていた船長が、右舷船首方の本件錨泊船の明かりに紛れて大野ゾワイ灯標の灯光に気付かないまま同灯標に向かって航行を続けたことから、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、右舷船首方の本件錨泊船の灯光が明るく、大野ゾワイ灯標の灯光が埋没して視認しにくかったことから、浅所に向かって航行していることに気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が千年港南方沖を目視で西進中、単独で船橋当直についていた船長が、右舷船首方の本件錨泊船の明かりに紛れて大野ゾワイ灯標の灯光に気付かないまま同灯標に向かって航行を続けたため、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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、夜間航行中、レーダー、GPSプロッターなどの航海計器を活用して、灯標などについて常時見張りを適切に行うこと。 |
|--|---|

付図1 事故発生経過概略図



写真1 本船の損傷状況

本船



右舷ビルジキールに
曲損及び折損



船首船底部に擦過傷



左舷ビルジキールに曲損



左舷船体中央船底部に
凹損及び擦過傷