

# 船舶事故調査報告書

令和2年7月8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	衝突（岸壁）
発生日時	令和元年10月24日 22時40分ごろ
発生場所	愛媛県今治市有津港（船折瀬戸） 有津港矢崎防波堤灯台から真方位337° 160m付近 （概位 北緯34° 12.1′ 東経133° 05.5′）
事故の概要	貨物船兼砂利石材運搬船吉福善丸は、船折瀬戸に向けて北西進中、岸壁に衝突した。 吉福善丸は、右舷船首部外板に凹損を生じ、また、岸壁は、コンクリートブロックに欠損を生じた。
事故調査の経過	令和元年11月14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	貨物船兼砂利石材運搬船 吉福善丸、374トン 135516、寿海運有限会社（船舶所有者、船舶管理人、A社）、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（船舶所有者）、御前崎海運株式会社（運航者、B社） 61.14m×12.00m×6.20m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年11月26日
乗組員等に関する情報	船長 男性 55歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成5年5月28日 免状交付年月日 平成30年5月25日 免状有効期間満了日 令和5年5月27日 甲板員 男性 21歳 海技免状 なし
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首部外板に凹損 岸壁 コンクリートブロックに欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長及び甲板員ほか3人が乗り組み、残土約1,200t

を積載し、令和元年10月24日08時50分ごろ山口県山口市秋穂<sup>あいのほ</sup>港に向けて阪神港堺泉北区を出港した。

本船は、GPSプロッター及びレーダーを作動させ、20時00分ごろ岡山県笠岡市六島<sup>むし</sup>南方沖で甲板員が航海士から船橋当直を引き継いだ。

航海士は、宮ノ窪<sup>みやのくぼ</sup>瀬戸到着予定時刻の22時30分ごろにおける同瀬戸の潮の状況が良いこと及び同瀬戸又は来島海峡を通航する経路の選定について船長に相談するよう甲板員に伝えるとともに、その旨を船長に報告した。

本船は、甲板員が単独で操船に当たり、備後灘を約9ノットの対地速力で自動操舵により西南西進した。

甲板員は、宮ノ窪瀬戸で操船することが初めてであったので、海図に記載された過去の航行経路を調べ、船折瀬戸における有津港矢崎防波堤灯台（以下「本件灯台」という。）及び舟折岩灯標の間を航行する経路を確認した。

本船は、宮ノ窪瀬戸に至って今治市<sup>いま</sup>鶴島に向けて西進し、甲板員が、同市松ヶ鼻南方沖で自動操舵のダイヤルを回し、GPSプロッター画面上に表示された本件灯台を示すマークに針路線を合わせて右転した。

本船は、松ヶ鼻西方沖で反航船と無難に通過して北西進中、甲板員が、左舷船首方に緑色灯を認め、同緑色灯が近くに、陸岸の明かりが遠くに見えたので、同緑色灯の北側に通航可能な海域があると思い、また、直後にGPSプロッター画面を見た際、同緑色灯が同画面上で本船から最も近くに表示された舟折岩灯標の灯光であると思い、同緑色灯の北方を通過するつもりで目視により航行を続けた。（図1参照）



図1 GPSプロッター画面の状況（イメージ）

本船は、甲板員が、緑色灯を左舷側に見ながら左転していたところ、陸岸の明かりを近くに認めて危険を感じ、主機を中立運転とした直後、22時40分ごろ右舷船首部が有津港の岸壁（以下「本件岸壁」という。）に衝突した。

本船は、休息中の船長が、甲板員に起こされて本事故の発生を知り、甲板員と共に昇橋して主機を後進にかけていたところ、海上保安庁から連絡を受け、同庁の指示により今治市津島北方沖で錨泊した。（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船の損傷状況 参照）

その他の事項

甲板員は、平成30年10月、A社に入社して本船に乗り組んだ。  
甲板員は、航海士から引継ぎを受けた際、宮ノ窪瀬戸を通航するものと思込み、また、通航する経路の選定について船長に相談する旨の指示を聞いた記憶はなかった。

甲板員は、海図に記載された船折瀬戸における過去の航行経路を確認した際、ふだんから灯台等の灯質を確認する習慣がなかったので、同確認を行わなかった。

船長は、航海士から当直交代後の報告を受けた際、狭水道到着予定時刻しか聞かず、ふだんから乗組員に対し、何かあったら呼ぶように伝えていたので、狭水道到着時には甲板員が呼びに来ると思い、共用スペースで仮眠を取っていた。

甲板員は、初めて宮ノ窪瀬戸を航行することに不安を感じたものの、寝ている船長を起こすことに遠慮し、同人に昇橋を依頼しなかった。

甲板員は、本件灯台と舟折岩灯標の灯質を知らず、本件灯台の緑色

	<p>灯を舟折岩灯標の灯光と思い込み、本件灯台の緑色灯に意識を向けていたので、左舷船首方に見えたはずの舟折岩灯標の赤色灯を見落としてしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、甲板員が無資格であったものの、甲板員に経験を積ませたいと考え、ふだんから単独の船橋当直に当たらせていた。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、船折瀬戸に向けて北西進中、単独で船橋当直に当たっていた甲板員が、本件灯台の緑色灯を舟折岩灯標の灯光と思い込み、目視のみで本件灯台を左舷方に見ながら左転したことから、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員は、緑色灯である本件灯台と赤色灯である舟折岩灯標の灯質を把握していなかったこと、左舷船首方の緑色灯と岸壁の明かりの見え方から同緑色灯の北側に通航可能な海域があると思ったこと、及びGPSプロッター画面上で舟折岩灯標が本船から最も近くに表示されていたことから、本件灯台の緑色灯を舟折岩灯標の灯光と思い込んだものと考えられる。</p> <p>甲板員は、ふだんから灯台等の灯質を確認する習慣がなかったことから、事前に本件灯台と舟折岩灯標の灯質を確認しなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、甲板員が海技免状を受有していなかったことから、単独の船橋当直に当たらせてはならなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、船折瀬戸に向けて北西進中、単独で船橋当直に当たっていた甲板員が、本件灯台の緑色灯を舟折岩灯標の灯光と思い込み、目視のみで本件灯台を左舷方に見ながら左転したため、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</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>・操船者は、目標とする灯台等の灯質を事前に確認して把握するとともに、目視だけでなく、GPSプロッター及びレーダーを適切に活用し、船位の確認を行いながら航行すること。</li> <li>・船長は、適切な報告、連絡及び相談が行われる船内環境を構築すること。</li> <li>・船長は、有資格者を操船指揮に当たらせるとともに、狭水道を航行する際には、自ら昇橋して操船指揮に当たること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



写真1 本船の損傷状況

