

## 船舶事故調査報告書

令和4年9月21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	令和3年12月24日 17時10分ごろ
発生場所	岡山県玉野市 <sup>いかだ</sup> 筏島北東岸 <sup>おおひる</sup> 大蛭島灯台から真方位061° 200m付近 （概位 北緯34° 30.8′ 東経134° 01.1′）
事故の概要	液体化学薬品ばら積船 <sup>しんわ</sup> 伸和丸は、南西進中、筏島北東岸に乗り揚げた。 伸和丸は、バルバスバウに亀裂及び凹損を伴う擦過傷、船底部外板に凹損を伴う擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和4年2月28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	液体化学薬品ばら積船 伸和丸、198トン 142802、大豊運輸株式会社（A社）、有限会社六甲船舶（船舶借入人、B社） 49.50m×7.80m×3.30m、鋼 ディーゼル機関、662kW、平成28年8月31日
乗組員等に関する情報	船長 68歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年5月11日 免状交付年月日 平成30年12月3日 免状有効期間満了日 令和6年5月10日 航海士 70歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成2年3月28日 免状交付年月日 令和2年5月13日 免状有効期間満了日 令和7年5月13日
死傷者等	なし
損傷	バルバスバウに亀裂及び凹損を伴う擦過傷、船底部外板に凹損を伴う擦過傷等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約231cm（水

	<p>島)</p> <p>日没時刻：17時01分ごろ（水島）</p>
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士ほか2人が乗り組み、レーダー及びGPSプロッターを起動し、空船で、令和3年12月24日13時10分ごろ兵庫県東播磨港を出港し、山口県徳山下松港に向かった。</p> <p>船長は、14時00分ごろ兵庫県家島諸島北方沖で、昇橋してきた航海士に船橋当直を引き継いで降橋した。</p> <p>航海士は、単独で船橋当直につき、針路を約247°（真方位、以下同じ。）に定め、約11ノットの対地速力で、自動操舵により航行していた。</p> <p>航海士は、16時42分ごろ岡山県岡山市犬島北西方沖で、筏島と岡山県玉野市井島との間の水道に反航船がいたので、筏島に向けて針路を230°とし、筏島の約0.3海里（M）手前で左転して変針することとし航行を続けた。</p> <p>航海士は、17時08分ごろ筏島の約0.4M手前で、荷役関連の書類の記載作業をふと思い出し、積荷、揚荷の記録を書くだけで、30秒で書き終えると思い、船橋の左舷側後部の海図台の前に移動して荷役関連の書類の記載作業を始めた。</p> <p>航海士は、ふだんより書く内容が多いと思いながら記載中、17時10分ごろ衝撃を感じ、主機を中立運転とした後、周囲を見て、本船が筏島北東岸に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、衝撃音を聞いて急いで昇橋し、自力離礁を試みたものの、離礁できず、17時15分ごろ海上保安庁に本事故発生の通報を行うとともに、A社、B社等関係各所に同旨の連絡を行った。</p> <p>船長は、乗組員と共に、船体各部の点検及び各タンクの計測を行い、また、機関室内部損傷の有無確認も行ったものの、浸水及び漏油等の異常は見当たらなかった。</p> <p>本船は、25日、B社が手配したタグボートにより離礁し、玉野市宇野港に入港した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船（船首方から撮影）、写真2 バルバスバウの損傷状況 参照）</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約1.9m、船尾約3.0mであった。</p> <p>航海士は、本船に約5年乗船しており、本事故発生海域を100回以上航行した経験を有していた。</p> <p>航海士は、ふだんから荷役関連の書類の記載作業を、航行中、船舶が輻輳状態でない海域で、短時間の記載作業を行っていた。</p> <p>航海士は、荷役関連の書類の記載作業は急ぐものではなく、同書類の記載作業を始めなければ、事故を未然に防ぐことができたと思つた。</p>
分析	

<p>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>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、井島北方沖を南西進して航行中、航海士が、荷役関係の書類の記載作業をふと思い出し、同書類の記載作業を始めたことから、30秒程度で書き終えると思っていたら2分以上掛かり、筏島北東岸に接近していることに気付かず、筏島北東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士は、ふだんより荷役関係の書類の記載内容が多かったことから、30秒程度で書き終えると思っていたら2分以上掛かったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、日没後の薄明時、本船が井島北方沖を南西進して航行中、航海士が、荷役関係の書類の記載作業をふと思い出し、同書類の記載作業を始めたため、筏島北東岸に接近していることに気付かず、筏島北東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・航行中の船橋当直者は、間もなく変針する場合、書類の記載作業を行うなど操船以外の作業を行うことなく、操船に専従すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

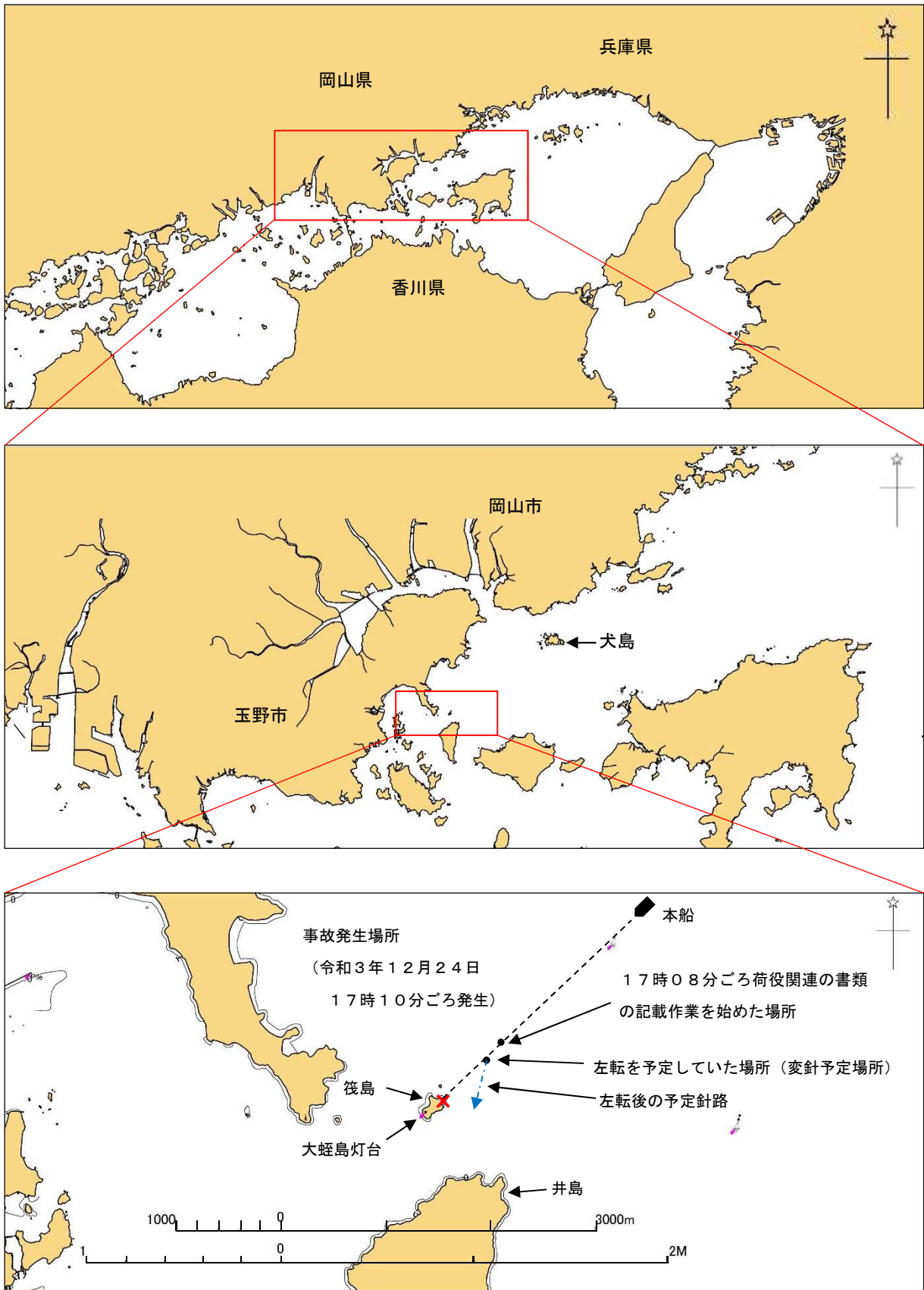


写真1 本船（船首方から撮影）



写真2 バルバスバウの損傷状況

