

船舶事故調査報告書

令和3年12月22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3年3月5日 20時45分ごろ
発生場所	山口県上関町上関大橋北側付近 室津灯台から真方位234°10m付近 (概位 北緯33°49.9' 東経132°07.1')
事故の概要	貨物船浜幸丸は、東進中、上関大橋北側付近の浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和3年3月22日、主管調査官（広島事務所）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	貨物船 浜幸丸、199トン
船舶番号、船舶所有者等	136129、個人所有及び浜幸海運株式会社（船舶管理人）
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海） 航海士、四級（航海）（旧就業範囲）
負傷者	なし
損傷	球状船首部に破口、擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮流 約0.4ノット（kn）
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、航海士が、令和3年3月5日19時10分ごろ山口県下松市笠戸島の火振岬沖で船長と交替して単独の船橋当直に就き、上関海峡に向けて自動操舵により東進した。</p> <p>航海士は、上関町長島の電ヶ鼻沖でレーダーにより上関海峡付近に他船がないことを確認した後、手動操舵にして速力を約9.0knの対地速力とし、目視により、ショートカットして上関海峡を通過しようとして上関大橋（本土側と長島間に架けられた橋）南端に設置された赤色の橋梁灯（右側端灯）を船首目標に長島寄りを南東進した。</p> <p>本船は、航海士が、上関海峡西口付近で変針して東進する際、変針するのが遅れて長島に接近し、慌てて左舵約15°を取ったところ、上関町室津港側（本土側）に寄り過ぎ、右舵約15°を取って上関大橋中央付近に設置された白色の橋梁灯（中央灯）に向けようとして長島側に寄り過ぎ、再度左舵約15°を取ったが長島の対岸付近に位置する上関大橋北側に寄り過ぎ、右舵約20°を取って浅所への乗揚を回避しようとしたものの、船首部が同橋北側付近の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船の喫水は、船首約2.05m、船尾約3.75mであった。</p> <p>本船のGPSプロッターには、予定進路が表記されていた。</p> <p>船長は、航海士が上関海峡での操船経験が豊富であったので、同海</p>

	<p>峡を航行する際、航海士に操船を任せていた。</p> <p>航海士は、本事故当時、上関海峡西口に向けて南東進する際、長島に設置された上関導灯の指導線に従って航行しなければならないことを知っていたが、日頃から上関導灯の指導線によらずに上関大橋南端に設置された右側端灯に向けて長島寄りを航行しており、今回も無難に航行できると思って航行した。航海士は、レーダーやGPSプロッターを使用して自船の位置を把握しながら航行していなかったと、本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、上関海峡西口付近で変針して東進する際、単独で船橋当直に当たっていた航海士が、日頃から上関導灯の指導線によらずに上関大橋南端に設置された右側端灯に向けて長島寄りを航行しており、今回も無難に航行できると思い、目視によって南東進し、その後東方に変針するのが遅れて同島に接近したことから、進路を修正しようと左舵と右舵を繰り返したものの、上関大橋北側に接近し、同橋付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士は、専ら目視によって航行したことから、変針地点に気付かずに航行を続け、長島に接近したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、上関海峡西口付近で変針して東進する際、単独で船橋当直に当たっていた航海士が、日頃から上関導灯の指導線によらずに上関大橋南端に設置された右側端灯に向けて長島寄りを航行しており、今回も無難に航行できると思い、目視によって南東進し、その後東方に変針するのが遅れて同島に接近したため、上関大橋北側に接近し、同橋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"> ・ 操船者は、夜間、狭水道に向けて変針する際には、レーダーやGPSプロッターを使用して変針点を確認し、安全に変針すること。 ・ 操船者は、導灯が設置された海域を航行する際、導灯の指導線に従って航行すること。 ・ 船長は、狭水道を航行する際には、昇橋して操船指揮を行うこと。