

船舶事故調査報告書

令和5年3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4年7月5日 09時50分ごろ
発生場所	広島県尾道糸崎港（御幸瀬戸） 尾道糸崎港吉和西防波堤灯台から真方位151°650m付近 （概位 北緯34°23.4′ 東経133°10.1′）
事故の概要	押船かいゆうは、起重機船第十八久栄号を押して航行中、浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年7月11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 船舶番号、船舶所有者等	A 押船 かいゆう、19トン 270-41213 広島、株式会社久栄建設 B 起重機船 第十八久栄号、総トン数不詳（全長50.0m） なし、株式会社久栄建設
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B 船底部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：波向 北東、波高 約0.3m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、その船首部を、矢板圧入機等の資機材約78tを積載し、作業員5人が乗船したB船の船尾部に嵌合した押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、資機材運搬の目的で、尾道糸崎港内の工事現場に向け、手動操舵により、御幸瀬戸の西側を東南東進中、浅瀬に乗り揚げた。 船長Aは、発航前、初めて航行する海域だったので、元請け業者から御幸瀬戸の西側を航行したほうが良いとの助言を受け、御幸瀬戸の西側を航行すれば無難に航行できると思っていた。 船長Aは、御幸瀬戸内の浅瀬の存在を知らなかった。 船長Aは、発航前、海図を確認していれば、浅瀬を避けられたと本事故後に思った。
分析	A船押船列は、御幸瀬戸の西側を東南東進中、船長Aが、御幸瀬戸内の浅瀬の存在を知らず、発航前、初めて航行する本事故発生場所付近の海図を確認していない中、御幸瀬戸の西側を航行したほうが良いと元請業者から助言を受けていたことから、御幸瀬戸の西側を航行すれば無難に航行できると思い、航行を続け、同浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。

原因	本事故は、A船押船列が御幸瀬戸の西側を東南東進中、船長Aが、御幸瀬戸内の浅瀬の存在を知らず、発航前、初めて航行する本事故発生場所付近の海図を確認していない中、御幸瀬戸の西側を航行したほうが良いと元請業者から助言を受けていたため、御幸瀬戸の西側を航行すれば無難に航行できると思い、航行を続け、同浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	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。 <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、初めて航行する海域等では、海図で浅瀬を確認するなど、事前に水路調査を行うこと。