

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8月25日 13時34分ごろ
発生場所	広島県竹原市 ^{おおくの} 大久野島南東岸 大久野島灯台から真方位053°540m付近 (概位 北緯34°18.3′ 東経132°59.9′)
事故の概要	引船 ^{じょうぼう} 常豊丸は、台船 ^{たいせん} ゆたか17をえい航しながら西南西進中、常豊丸が浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年9月5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 引船 常豊丸、298トン 136365、豊海運株式会社（A社） B 台船 ゆたか17、972トン なし、A社
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海） 航海士A、六級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 船首部船底外板に擦過傷 B 右舷船首部外板に凹損、フェンダータイヤのチェーンに切断
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約2m/s、視界 良好 海象：波高 約0.2m、潮汐 下げ潮の末期、潮流 西北西流約 1.2ノット（kn）（大久野島浄泉寺鼻の南西方約0.5海里付近）
事故の経過	A船は、船長及び航海士Aほか3人が乗り組み、鋼材約320tを積載した無人のB船を約100mのロープで接続して全長約185mの引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、約7.5～8knの対地速力で自動操舵により西南西進していた。 航海士Aは、単独の船橋当直に当たり、1.5海里レンジのレーダー画面で正船首方に大久野島が映り始めたのを認めた後、便意を催し、ふだん航行する航路線に沿って同島の南方沖を通過できるよう針路を約5°左に取り、反航船1隻を無難に行き会う針路としたので、他には周囲に航行に支障となる他船がおらず、また、すぐに戻れると思ひ、船橋を無人としてトイレに向かった。 航海士Aは、用便を済ませ、船橋に戻る途中、階段から窓の外を見たところ、目の前に大久野島を認め、思ひのほか大久野島寄りに圧流されていたことに気付き、急いで船橋に戻ったが、操舵位置に着く前にA船が浅所に乗り揚げた。

	<p>B船は、大久野島の陸岸に右舷船首部が当たった。</p> <p>A船は、乗り揚げに気付いた船長が昇橋して海上保安庁に本事故の発生を通報した後、満潮時を待って自力で離礁し、また、B船は、A社が手配したタグボートによりえい航され、それぞれ、広島県尾道糸崎港に帰港した。</p> <p>A船引船列の喫水は、A船が船首約1.2m、船尾約1.5m、B船が船首尾共に約2.0mであった。</p>
分析	<p>A船引船列は、約1.2knの西北西流がある状況下、自動操舵で西南西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが、反航船1隻の他には周囲に航行に支障となる他船がおらず、また、用便を済ませてすぐに戻って無難に大久野島南方を通過できると思い、船橋を無人として航行を続けたことから、A船が大久野島寄りに圧流され、同島南東岸の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、大久野島の南方沖を通過できるよう約5°左に針路を取ったことから、無難に大久野島南方を通過できると考えたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、約1.2knの西北西流がある状況下、A船引船列が自動操舵で西南西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが、反航船1隻の他には周囲に航行に支障となる他船がおらず、また、用便を済ませてすぐに戻って無難に大久野島南方を通過できると思い、船橋を無人として航行を続けたため、A船が大久野島寄りに圧流され、同島南東岸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"> ・単独の船橋当直者は、潮流のある海域を航行中、船橋を離れないこと。また、どうしても船橋を離れなければならない際は、船長又は他の航海士に当直の代行を依頼すること。