

船舶事故調査報告書

令和5年4月19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10月17日 03時00分ごろ
発生場所	広島県竹原市碓島 ^{いかり} 北東方沖 碓島灯標から真方位036°150m付近 (概位 北緯34°18.0′ 東経132°52.6′)
事故の概要	引船しまふじは、はしけ ^{ディー} T76をえい航して西進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年10月24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 しまふじ、19トン 139-17広島、メイクマリン有限会社（船舶所有者）、内 海船舶有限会社（船舶借入人）（A社） B はしけ T76、総トン数なし（全長60m） なし、有限会社なみふじ
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 船底外板に擦過傷、右舷船尾部に凹損及び擦過傷 B 右舷船首部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 雨、風向 西南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約132cm（竹 原）、潮流 南西流約0.4ノット（kn） 日出時刻：06時15分ごろ
事故の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、スラブ約1,398tを積載 したB船を長さ約30mのえい航索でえい航して引船列（以下「A船 引船列」という。）を構成し、船長Aが単独で船橋当直に当たり、レ ーダー及びGPSプロッターを作動させ、広島県呉市呉港に向けて約 4.6knの対地速力で自動操舵により航行していた。 船長Aは、A船を単独で操船して竹原市太郎ヶ鼻とその南方の碓島 の間の水路（以下「本件水路」という。）を航行した経験があったの で、A船引船列も本件水路を航行できると思い、A船引船列を本件水 路に向けて西進させた。 船長Aは、本件水路の東方約700mにおいて、周囲に他船を見掛 けなかったため、1時間ごとに行う機関室の見回りを行うこととし、 船橋を無人として機関室に向かった。 船長Aは、機関室の見回りを行っていたところ、船体に衝撃を感じ て昇橋し、A船が浅所に乗り揚げ、A船の右舷船尾部とB船の右舷船

	<p>首部が衝突したことに気付き、本事故の発生をA社に連絡した。</p> <p>A船の喫水は、船首約2.5m、船尾約3.2mであり、B船の喫水は、船首尾共に約0.7mであった。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近の海図を見たことがなく、機関室に向かう前に碓島灯標の灯火を左舷船首方に視認していたものの、碓島灯標の南方が可航水域であることを示す左舷標識*1であること及びその示す意味を知らなかった。</p>
分析	<p>A船引船列は、自動操舵で西進中、船長Aが、A船単独で本件水路を航行した経験があり、A船引船列も本件水路を航行できると思い、本件水路に向けて航行させたことから、碓島北東方沖の浅所に接近し、A船が同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近の海図を見たことがなかったことから、機関室に向かう前に碓島灯標の灯火を左舷船首方に視認していたものの、碓島灯標の南方が可航水域であることを示す左舷標識であること及びその示す意味を知らなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船引船列が、自動操舵で西進中、船長Aが、A船単独で本件水路を航行した経験があり、A船引船列も本件水路を航行できると思い、本件水路に向けて航行させたため、碓島北東方沖の浅所に接近し、A船が同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>船長Aは、本事故後、機関室の見回りを船橋当直者以外の乗組員に行わせることとした。</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"> ・ 操船者は、船橋当直に専念すること。 ・ 操船者は、事前に海図を用いて航行予定海域の詳細な水路調査を行うこと。 ・ 操船者は、側面標識が設置された海域においては、同標識の示す意味を理解し、可航水域を航行すること。

*1 「左舷標識」とは、標識の左側に岩礁、浅瀬、沈船等の障害物があることなどを示す。標識の左側とは、水源に向かって左側をいい、瀬戸内海における水源は阪神港である。