

船舶事故調査報告書

令和5年5月17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24日 18時00分ごろ
発生場所	岡山県岡山市岡山水道 ツブシ礁灯標から真方位180°20m付近 (概位 北緯34°36.1' 東経134°00.8')
事故の概要	貨物船菱和丸は、西進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年11月7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 菱和丸、199トン
船舶番号、船舶所有者等	140163、菱和汽船株式会社
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	船首部船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約91cm
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、約400tの鋼材を積載し、船長が単独で操船し、電子海図を表示させ、レーダーを0.75海里レンジ、コースアップとし、約9～10ノットの対地速力で西進していた。</p> <p>船長は、船首方（西方）の岡山市岡山港から東進してくる反航船（以下「本件反航船」という。）を視認し、本件反航船と左舷を対して行き会うように右舷船首方のツブシ礁灯標（右舷標識、以下「本件灯標」という。）に近づくように航行していたところ、振動を感じ、左舷側への傾きを認めた。</p> <p>船長は、船底が、ツブシ礁の南側に拡張する浅所（以下「本件浅所」という。）南端に底触したと思ったが、以前にも同様の経験があり、本件浅所の底質が泥であったので、亀裂などの損傷を生じることはなく、仮に船底が接触していても浸水の危険性はないと思い、航行を続け、岡山港に入港後、船体に明確な損傷及び浸水などの異常がないことを確認した。</p> <p>船長は、本件浅所の南側が、可航幅が約150mと、岡山水道で最も狭くなっているため、ふだん、本件灯標を目視しながらその南方沖約50mを通航していた。</p> <p>船長は、本事故当時、本件反航船と行き会う際、過去の経験から、本件灯標の約15～20m南方であれば、安全に航行できると思い、本件灯標に同距離までできる限り近づき、本件反航船との距離を隔て</p>

	<p>ようと思い、注意して少し右舷方に針路を取るよう航行していたが、本件反航船と十分な距離を隔てようとして右舷方に針路を取り過ぎてしまったと思った。</p> <p>船長は、本件浅所付近で他の船舶と行き会うことにならないよう、行会い船を視認後、すぐに無線連絡で情報交換を行い、船位などを確認しながら、必要に応じて減速し、できる限り可航幅の広い海域で行き会うようにしなければならぬと本事故後に思った。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.9m、船尾約3.1mであった。</p>
分析	<p>本船は、岡山水道を西進中、船長が、過去の経験から本件浅所の南端付近にある本件灯標の約15～20m南方に接近しても安全に通過できると思っていたところ、本件反航船と行き会う際、本件反航船との距離を十分に隔てようとして右舷方に針路を取り過ぎて本件灯標に同距離を越えて接近したことから、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、岡山水道を西進中、船長が、過去の経験から本件浅所の南端付近にある本件灯標の約15～20m南方に接近しても安全に通過できると思っていたところ、本件反航船と行き会う際、本件反航船との距離を十分に隔てようとして右舷方に針路を取り過ぎて本件灯標に同距離を越えて接近したため、本件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"> ・ 船長は、港の出入口につながっている水道等の狭い場所に出航船と行き会うことが予想されるときは、VHF無線電話で意思疎通を図り、安全に支障のない範囲で速力を減じるなどして狭い場所で行き会わないようにし、やむを得ず発見が遅れるなどした他の船舶と行き会うときは、浅所との距離を確認しながら適切な針路で航行すること。