

船舶事故調査報告書

令和5年8月2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5年1月19日 23時25分ごろ
発生場所	香川県直島町直島南方沖 俎石灯標から真方位100° 1.6海里付近 (概位 北緯34°26.6′ 東経134°00.0′)
事故の概要	押船第十二千代丸は、北東進中、暗岩に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年1月30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	押船 第十二千代丸、19トン
船舶番号、船舶所有者等	260-31439大阪、千代丸海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	プロペラ翼に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約106cm (宮ノ浦)
事故の経過	<p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、広島県広島港を出航し、船長が単独の船橋当直につき、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、阪神港大阪区に向けて約5ノットの対地速力で手動操舵により航行していた。</p> <p>船長は、直島とその南方の対岸にある直島町柏島間の水路（以下「本件水路」という。）に向けて、本船を北東進させた。</p> <p>船長は、直島南方沖に設置されたのり養殖施設の黄色標識灯を左舷船首方に視認し、同標識灯を左舷に見て航行したのち、右舷船首方に黄色の標識灯（以下「本件標識灯」という。）を認め、柏島北方沖に設置された標識灯と思った。</p> <p>船長は、本件標識灯の北方を航行しようと思い、本船を左転させ航行を続けていたところ、直島南岸付近の暗岩（以下「本件暗岩」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、本事故の発生を118番通報した。</p> <p>船長は、出航前に、本件水路を航行する際は、直島南方に設置されたのり養殖施設の黄色標識灯を左舷に見た後、本件水路の中央を航行する予定とし、本件水路に接近する際は、同黄色標識灯を目印として航行していた。</p> <p>船長は、本事故当時、のり養殖施設の黄色標識灯を左舷船首方に視認したので、本件水路の中央に向かって航行していると思い、レーダ</p>

	<p>一及びGPSプロッターで船位を確認しないまま、目視のみで航行し、直島南岸に向かっていることに気付かなかった。</p> <p>船長は、本件水路を航行するのは初めてであり、出航前に、海図W137AやGPSプロッターを用いて水路調査を行っていたが、本件水路の中央を航行すればよいと思い、直島南岸付近に本件暗岩があることに気付かなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.3m、船尾約2.8mであった。</p> <p>船長は、本事故後、本件標識灯が直島南岸にあるレジャー施設の区画に設置された標識灯であることを知った。</p>
分析	<p>本船は、直島南方沖を北東進中、船長が、直島南方沖に設置された本件標識灯を柏島北方沖に設置された標識灯と思って同標識灯の北方を通過しようと、目視のみで航行を続けたことから、直島南岸に向かう進路となっていることに気付かず、本件暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、のり養殖施設の黄色標識灯を左舷船首方に視認し、本件水路の中央に向かって航行していると思い、レーダー及びGPSプロッターで船位を確認しないまま、目視のみで航行していたことから、本件標識灯を柏島北方沖に設置されたものと思ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、直島南方沖を北東進中、船長が、直島南方沖に設置された本件標識灯を柏島北方沖に設置された標識灯と思って同標識灯の北方を通過しようと、目視のみで航行を続けたため、直島南岸に向かう進路となっていることに気付かず、本件暗岩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、航行中、標識灯を視認した際は、目視のみではなく、レーダーやGPSプロッターを使用して船位を確認すること。 ・ 船長は、初めて航行する海域では、詳細に水路調査を行うこと。 ・ 船長は、海上保安庁ホームページの海洋状況表示システム（海しる）で表示されるのり養殖施設等に関する情報を漁業協同組合等に問い合わせるなどし、最新の情報を収集した上で出航すること。