

船舶事故調査報告書

令和6年1月10日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

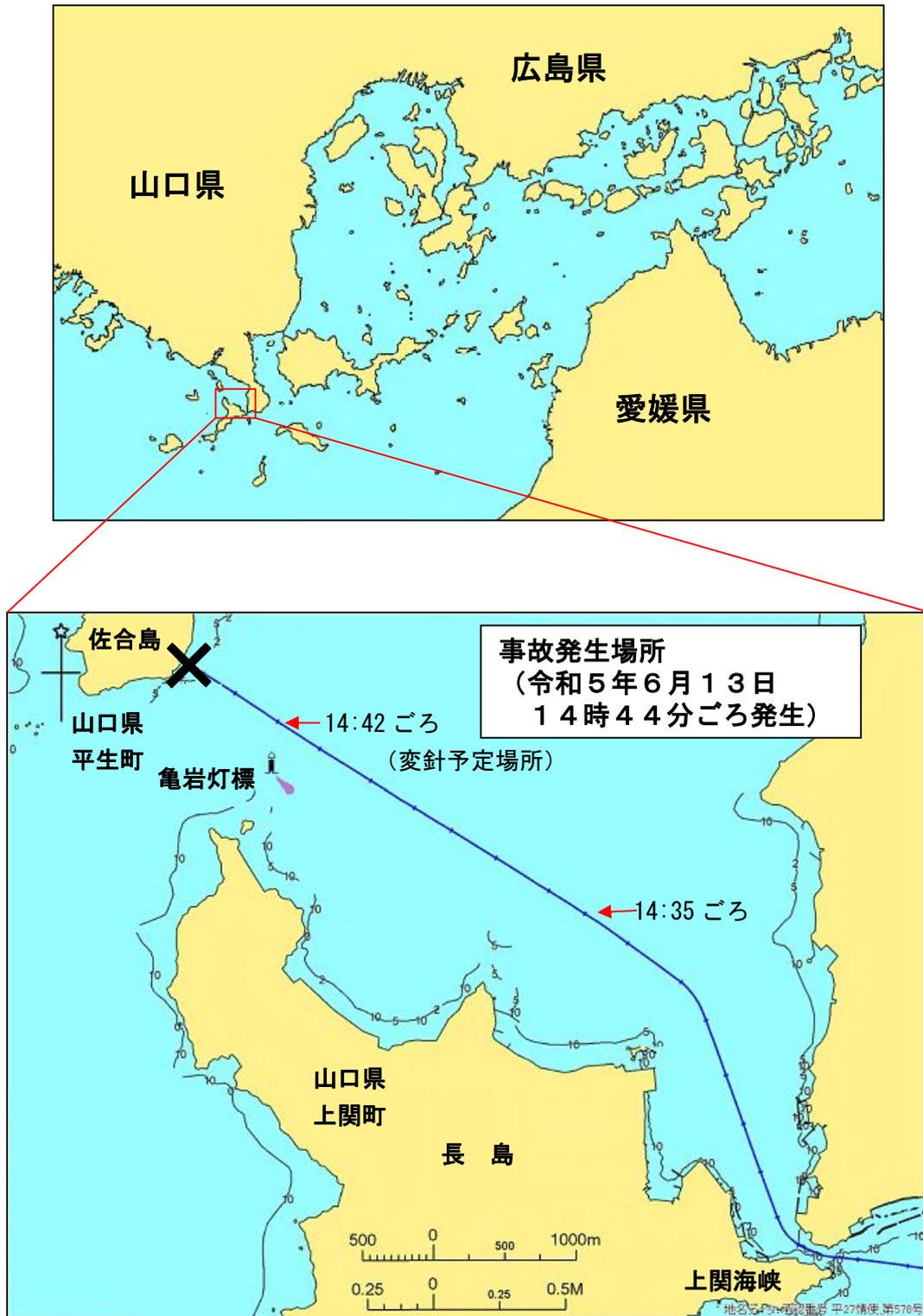
委員 伊藤 裕 康（部会長）
委員 上野 道 雄
委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和5年6月13日 14時44分ごろ
発生場所	山口県平生町佐合島南岸 亀岩灯標から真方位327° 970m付近 (概位 北緯33° 52.2′ 東経132° 04.2′)
事故の概要	液体化学薬品ばら積船東福は、北西進中、浅瀬に乗り揚げた。 東福は、船首部船底外板に凹損を伴う擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和5年6月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	液体化学薬品ばら積船 東福、342トン 144167、東ソー物流株式会社（船舶所有者）、コーウン・マリン株式会社（船舶借入人、A社） 51.95m×9.00m×3.90m、鋼 ディーゼル機関、736kW、令和3年7月12日
乗組員等に関する情報	船長 59歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成30年12月7日 免状交付年月日 平成30年12月7日 免状有効期間満了日 令和5年12月6日
死傷者等	なし
損傷	船首部船底外板に凹損を伴う擦過傷等
気象・海象	気象：天気 曇り、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約195cm（徳山）
事故の経過	本船は、船長ほか5人が乗り組み、空船で、山口県徳山下松港に向け、令和5年6月13日11時30分ごろ広島県廿日市市の岸壁を出港した。 船長は、レーダー、GPSプロッター及び電子海図を作動させて単独の船橋当直に当たり、上関海峡を通過するに先立ち、周囲を見回したところ、右舷ウイングの外部通路灯に、数日前に塗装作業を行った際に取り付けたビニール（以下「本件ビニール」という。）が残って

	<p>いるのを認めた。</p> <p>船長は、上関海峡を手動操舵で通過したのち、約11.8ノットの対地速力で、針路を佐合島に向く北西方に定めて自動操舵に切り替え、レーダーで次の変針予定場所まで約7分であることを確認し、本件ビニールを外すだけであれば短時間で終了すると思い、船橋を無人の状態とし、右舷ウイングに出て本件ビニールを外し始めた。</p> <p>機関士は、本件ビニールを外す作業を行っている船長を見掛け、船長を手伝おうと外部通路から右舷ウイングに上がり、本件ビニールと同じく、塗装作業を行った際に右舷ウイング床面付近に貼り付けた養生テープを外す作業（以下「本件作業」という。）を始めた。</p> <p>船長は、本件ビニールを外し終えたものの、変針予定場所までまだ時間に余裕があると思い、右舷ウイングに出てから約5分で船橋に戻るつもりで、機関士と共に本件作業を始めた。</p> <p>船長は、時計を見ずに自らの感覚で約5分が経過したと思い、船橋に戻ろうとしたところ、船首方の佐合島の至近まで接近していることに気付いて急いで船橋に入り、左舵一杯及び機関を中立運転としたが、本船は、佐合島南岸の浅瀬（以下「本件浅瀬」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、A社に報告したのち118番通報し、サルベージ会社の潜水調査を受け、来援したタグボートによって引き出され、付近海域で錨泊したのち、山口県平生港に回航した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録（抜粋）、写真1 本船、写真2 乗揚状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.2m、船尾約3.0mであった。</p> <p>船長は、甲板上の作業を機関士に手伝わせることに気がとがめ、本件ビニールを外し終えた後、機関士と共に本件作業を行うことにした。</p> <p>船長は、右舷ウイングに出てから約5分で船橋に戻るつもりでいたものの、本件作業に集中してしまい、自らの感覚よりも時間が経過して変針予定場所を通過したことに気付かなかったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、佐合島に向けて北西進中、単独で当直中の船長が、変針予定場所に到達するまでに船橋に戻るつもりで右舷ウイングにおいて本件作業を行い、船橋を無人の状態として航行を続けたことから、気付かぬうちに変針予定場所を通過し、本件浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>

	<p>船長は、甲板上の作業を機関士に手伝わせることに気がとがめ、右舷ウイングに出てから約5分で船橋に戻るつもりで本件作業を行ったが、本件作業に集中してしまい、自らの感覚よりも時間が経過して変針予定場所を通過したことに気付かなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が佐合島に向けて北西進中、単独で当直中の船長が、変針予定場所に到達するまでに船橋に戻るつもりで右舷ウイングにおいて本件作業を行って集中してしまい、船橋を無人の状態として航行を続けたため、気付かぬうちに変針予定場所を通過し、本件浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A社は、本事故の再発防止策として、乗組員に対し、航海当直基準等の再教育を行い、上関海峡を通航禁止とし、当直者の船橋外での作業を禁止することを示すステッカーを船橋からウイングへと通じる扉に掲示した。</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"> ・ 船橋当直者は、航行中、船橋を離れないこと。 ・ 船橋当直者は、航行中、他の作業に当たらず、船橋当直に専念すること。

付図1 航行経路図



付表 1 本船のAIS記録（抜粋）

時刻 時：分：秒	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")			
14:33:04	33-50-55.3	132-06-24.9	312.7	306	11.4
14:33:27	33-50-57.9	132-06-20.7	306.9	305	11.7
14:34:04	33-51-02.2	132-06-13.6	305.2	305	11.8
14:34:25	33-51-04.6	132-06-09.7	306.3	305	11.8
14:35:04	33-51-09.1	132-06-02.2	304.3	302	11.8
14:35:25	33-51-11.3	132-05-58.0	302.1	301	11.8
14:36:14	33-51-16.6	132-05-48.1	301.9	301	11.9
14:36:33	33-51-18.5	132-05-44.3	301.9	301	11.9
14:37:04	33-51-21.8	132-05-38.0	301.9	301	11.9
14:37:25	33-51-24.1	132-05-33.8	301.7	301	11.9
14:38:04	33-51-28.1	132-05-25.9	301.2	300	11.9
14:38:25	33-51-30.4	132-05-21.6	301.9	300	11.9
14:39:04	33-51-34.3	132-05-13.8	301.6	301	11.8
14:39:33	33-51-37.3	132-05-07.9	301.8	301	11.8
14:40:04	33-51-40.5	132-05-01.9	301.7	300	11.7
14:40:33	33-51-43.6	132-04-55.9	302.9	301	11.7
14:41:04	33-51-46.7	132-04-50.0	302.8	301	11.6
14:41:25	33-51-49.0	132-04-45.7	302.2	301	11.5
14:42:04	33-51-53.0	132-04-38.3	302.9	301	11.6
14:42:24	33-51-55.2	132-04-34.2	303.3	301	11.7
14:43:04	33-51-59.4	132-04-26.6	303.1	300	11.6
14:43:24	33-52-01.7	132-04-22.5	303.5	300	11.7
14:44:03	33-52-05.8	132-04-14.8	302.4	300	11.7
14:44:24	33-52-07.7	132-04-10.7	297.2	300	4.4
14:44:26	33-52-07.8	132-04-10.7	281.7	300	1.0
14:44:28	33-52-07.8	132-04-10.7	281.7	300	0.0

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置（船首端から約39m、船尾端から約13m、左舷端から約1m、右舷端から約8m）である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 本船



写真2 乗揚状況

