

船舶事故調査報告書

令和6年1月24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3月30日 18時35分ごろ
発生場所	山口県徳山下松港第3区（笠戸湾） 大島二等三角点から真方位162°1,440m付近 （概位 北緯33°59.8′ 東経131°49.4′）
事故の概要	引船海煌は、北東進中、干出岩に乗り揚げた。 海煌は、右舷船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和5年4月11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	引船 海煌、19トン 273-13864山口、株式会社日立物流西日本（A社） 17.74m×5.50m×1.90m、鋼 ディーゼル機関2基、1,518kW（合計）、令和2年3月
乗組員等に関する情報	船長 47歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成7年3月24日 免許証交付日 令和2年1月22日 （令和7年3月23日まで有効） 作業責任者 51歳 操縦免許 なし
死傷者等	なし
損傷	船首部に凹損、右舷船底外板に破口、左舷船底外板に凹損、右舷プロペラ翼に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約133cm（徳山） 日没時刻：18時31分ごろ、常用薄明終了時刻：18時56分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、作業責任者ほか同乗者1人を乗せ、徳山下松港の企業岸壁から流失した空気式防舷材を捜索する目的で、令和5年3月30日16時30分ごろ、徳山下松港下松第一ふ頭岸壁を出航した。

	<p>作業責任者は、出航前に打合せを行い、本船とA社が所有する作業船と2隻で分担して山口県下松市笠戸島の沿岸を、本船が同島北岸から時計回りに、作業船が反時計回りにそれぞれ航行し、日没まで防舷材を搜索することを指示していた。</p> <p>本船は、船長が操舵スタンドの前に立ち、GPSプロッターを表示させて操船に当たり、作業責任者と同乗者が、操舵室外側の左右両舷の通路にそれぞれ立ち、防舷材を搜索した。</p> <p>作業責任者は、本船が笠戸島南岸と西岸を経て笠戸湾内に至ったころ、作業船から、笠戸島の笠戸湾沿岸の搜索を終えたが、防舷材は発見できなかったとの連絡を受けた。</p> <p>作業責任者は、日没が近くなったが周囲がまだ明るく、そのまま笠戸島沿岸を航行して帰航するのではなく、笠戸島北西方の山口県周南市大島半島の笠戸湾沿岸に沿って、引き続き防舷材を搜索しながら帰航するよう船長に指示して、本船は、大島半島の笠戸湾沿岸に向かった。</p> <p>船長は、本船を約9.5ノットの対地速力で、大島半島の東岸から約200m離して航行させていたところ、18時35分ごろ船底に衝撃を感じ、本船は、小梅と称する干出岩（以下「本件干出岩」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、船内の点検を行ったところ、機関室に浸水を認め、自力航行は不能と判断し、本事故の発生を118番通報し、作業責任者が作業船に来援を指示し、A社に本事故の発生を連絡した。</p> <p>船長、作業責任者及び同乗者は、来援した作業船に移乗し、海上保安庁の調査や事後処理に当たった後、帰航した。</p> <p>本船は、翌日、起重機船によって引き出され、徳山下松港下松第1ふ頭岸壁にえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 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3.2mであった。</p> <p>本船は、ふだん徳山下松港内において、バージのえい航に従事しており、船長は、本事故発生場所付近を航行した経験がなかった。</p> <p>船長は、徳山下松港内であれば詳細に調査を行わなくても、陸岸から離れていれば安全に航行できると思い、出航前に水路調査を行っていなかったため、本件干出岩の存在を知らなかった。</p> <p>船長は、大島半島の笠戸湾沿岸に向かう際も、水路調査を行っておらず、大島半島沿岸沖では、GPSプロッターに水深10mの等深線が表示されており、陸岸から約200m離れていれば、本船が乗り揚げることはないと思っていた。</p> <p>GPSプロッター製造業者によれば、本船が備えていたGPSプロッターと同型のGPSプロッターを0.4海里(M)レンジに拡大表示すると、本件干出岩が表示された。</p>

	<p>船長は、本事故当時、GPSプロッターを、広域表示にした状態で使用していたので、本件干出岩が表示されておらず、本件干出岩に気付かなかった。</p> <p>本船は、徳山下松港内の海図を備えていなかった。</p> <p>本船は、プレジャーボート・小型船舶用港湾案内（一般財団法人日本水路協会発行）を備えており、同案内には、本件干出岩が記載され、笠戸湾北東部や笠戸島北部周辺の記載があるものの、笠戸島全周や大島半島の笠戸湾沿岸全域の記載はなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 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、大島半島東方沖を北東進中、船長が、本件干出岩があることを知らず、本件干出岩に向けて航行を続けたことから、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、徳山下松港内では陸岸から離れていれば安全に航行できると思い、水路調査を行っていなかったことから、本件干出岩があることを知らなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターを本件干出岩が表示されていない広域表示にしていたことから、本件干出岩に気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、薄明時、本船が大島半島東方沖を北東進中、船長が、本件干出岩があることを知らず、本件干出岩に向けて航行を続けたため、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故の発生を受け、再発防止策として次の措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徳山下松港内の危険箇所を洗い出し、注意事項を記載したハザードマップを作成し、関係職員に対し周知した。 ・社外の講師を招き、船舶安全に関する研修を実施した。 ・本船に徳山下松港内の海図を備えた。 <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、初めて航行する海域は、出航前に海図等で水路調査を行い、浅所等の位置を事前に把握しておくこと。また、航行する海域に変更があった場合、改めて水路調査を行うこと。 ・小型船舶の船長は、航行中、GPSプロッターを適宜拡大表示するなどして障害物を把握すること。

付図1 事故発生経過概略図

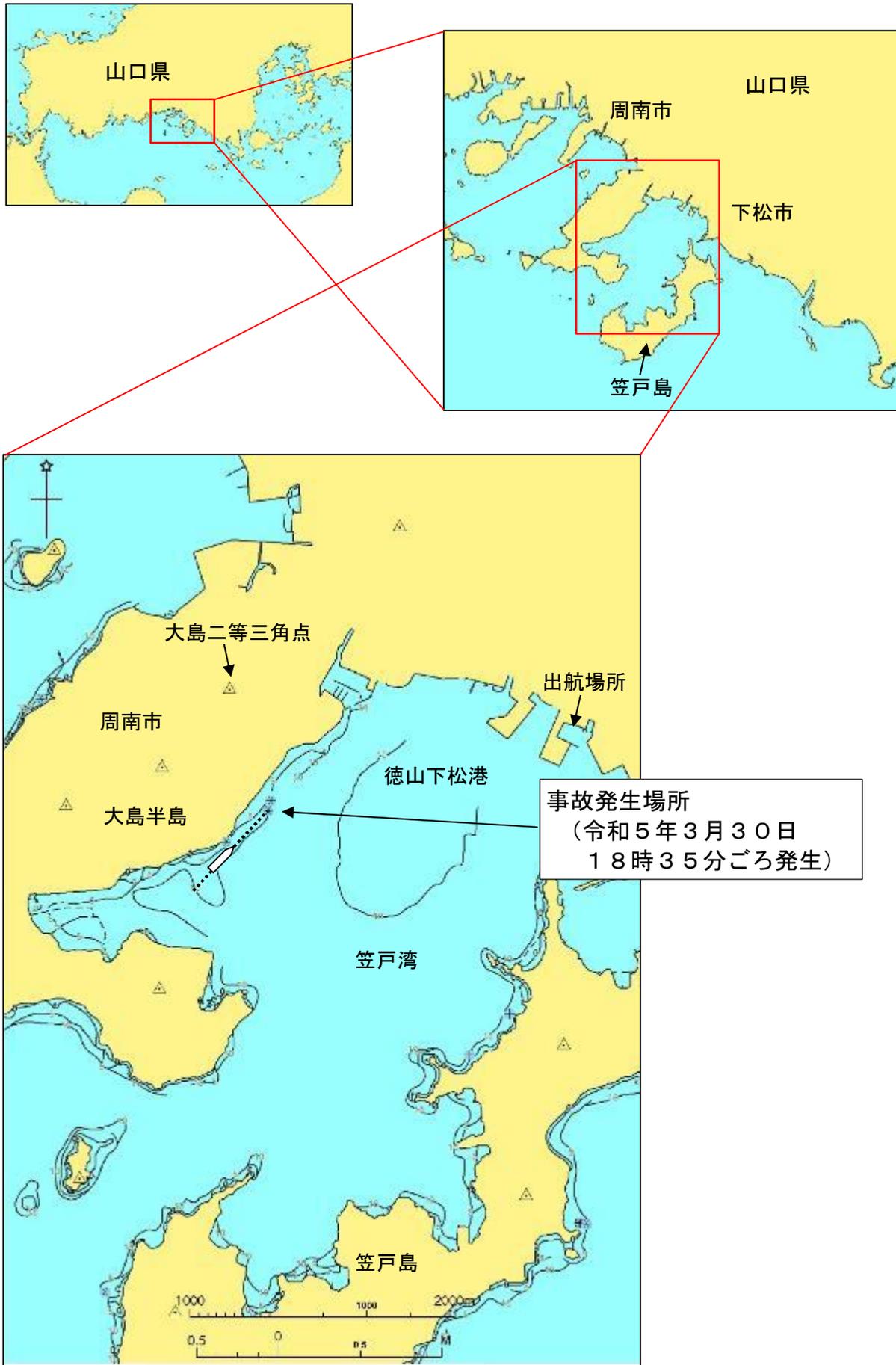


写真1 本船

