

船舶事故調査報告書

令和6年7月17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7日 00時57分ごろ
発生場所	岡山県笠岡市コゴチ島南東岸（白石瀬戸） 沖ノ白石灯台から真方位032°470m付近 （概位 北緯34°25.2′ 東経133°31.0′）
事故の概要	貨物船第二十一大盛丸は、西南西進中、コゴチ島南東岸の干出浜（岩）に乗り揚げた。 第二十一大盛丸は、船底外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和5年6月13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	貨物船 第二十一大盛丸、499トン 133003、白川汽船有限会社（A社） 76.90m×12.0m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成4年9月12日
乗組員等に関する情報	船長 70歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和48年6月8日 免状交付年月日 令和5年5月30日 免状有効期間満了日 令和10年6月10日 航海士 50歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成23年8月23日 免状交付年月日 令和3年7月16日 免状有効期間満了日 令和8年8月22日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に亀裂、破口、凹損及び擦過傷、右舷ビルジキールに曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風速 約1m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時、潮高 約368cm（福山）
事故の経過	本船は、船長及び航海士ほか3人が乗り組み、空船で、令和5年6月6日19時15分ごろ広島県呉市呉港に向け、兵庫県東播磨港を出港した。

	<p>本船は、法定灯火を表示し、GPSプロッターを2.5海里（M）レンジ及びレーダーを1.5Mレンジとした状態で、7日00時45分ごろ航海士が前直の航海士から船橋当直を引き継いで単独の船橋当直に当たった。</p> <p>航海士は、操舵スタンドの前に立ち、コゴチ島と沖ノ白石灯台の中央付近を航行する予定で、約11ノットの対地速力で自動操舵により西進中、目視により東進する反航船を認めたので、一旦コゴチ島北方沖に向けて変針した。</p> <p>航海士は、コゴチ島周辺に干出浜（岩）が存在していることを知っていたが、反航船に意識を向けていたので干出浜（岩）のことを失念し、高潮時でもあったのでコゴチ島から約10m離して航行すれば乗り揚げることはないと思った。</p> <p>航海士は、00時53分ごろ反航船と左舷対左舷で行き会うこととし、コゴチ島東北東方沖1,300m付近において、手動操舵に切り替え、コゴチ島にふだんより接近すると思ったが、ぎりぎりで行けるかと判断し、反航船の船尾方に向けて針路を左方に転じて西南西進を続けた。</p> <p>航海士は、00時57分ごろ衝撃を感じて本船が停船し、コゴチ島南東岸の干出浜（岩）（以下「本件岩場」という。）に乗り揚げたことを知った。</p> <p>衝撃を感じて昇橋した船長は、他の乗組員と共に船体の損傷状況を確認したところ、バラスタタンクに浸水を認めた後、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、船舶所有者が手配したタグボートに引かれて離礁し、香川県坂出市坂出港にえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 船体全景 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.20m、船尾約3.05mであった。</p> <p>事故発生場所付近では、コゴチ島から沖合に向けて約40m干出浜（岩）が拡延していた。</p> <p>航海士は、船員としての経験が約15年あり、他船において船長職の経験もあった。また、本船において白石瀬戸を航行した経験が2年で10回以上あり、夜間の経験も5回以上あった。</p> <p>船長は、航海士の技量については問題なく、単独当直での白石瀬戸の通峡を任せても大丈夫と思っていた。</p> <p>本船では、船長の判断により、狭水道通峡時でも船長以外の者が航海当直を行うことがあった。本船の安全管理規程には、狭水道通峡時に船長が航海当直を行う旨の規定はなかった。</p> <p>船長及び航海士は、白石瀬戸ではなく手前の広い海域で反航船と行き会えば良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 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 なし なし</p> <p>本船は、白石瀬戸を西南西進中、航海士が、反航船に意識を向けて本件岩場の位置などを失念し、反航船と距離を離して行き会おうとコゴチ島にふだんより接近して航行を続けたことから、本件岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、航海士が、白石瀬戸を航行した経験が10回以上あり、他船で船長職の経験があったことから、同瀬戸の通峡に問題ないと思い、航海士に船橋当直を任せていたと考えらえる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、白石瀬戸を西南西進中、航海士が、反航船に意識を向けて本件岩場の位置などを失念し、反航船と距離を離して行き会おうとコゴチ島にふだんより接近して航行を続けたため、本件岩場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、本事故後、狭水道では船長が必ず昇橋するように指示するとともに、船長が船橋当直に入っている間に狭水道を航行するよう、船橋当直の順番の入替えを実施した。</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、狭水道で他船と行き会う場合、海図等で進路上の干出岩等の障害物を確認し、他船や干出岩等から十分離れて航行すること。 ・ 船橋当直者は、干出岩等から十分離れて航行することができない場合は、狭水道の手前で待機するなどして、広い海域で他船と行き会うこと。

付図1 事故発生経過概略図

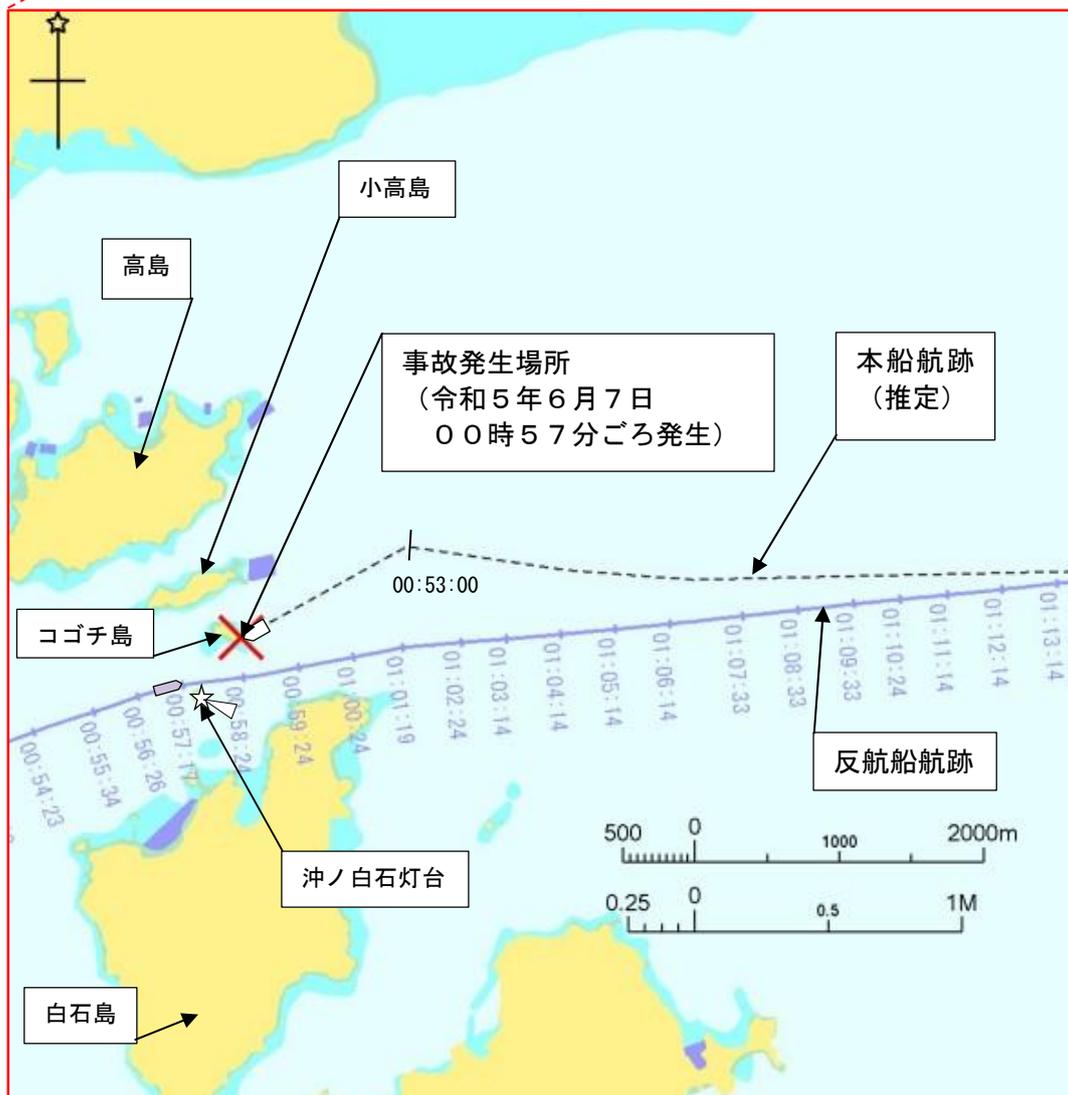
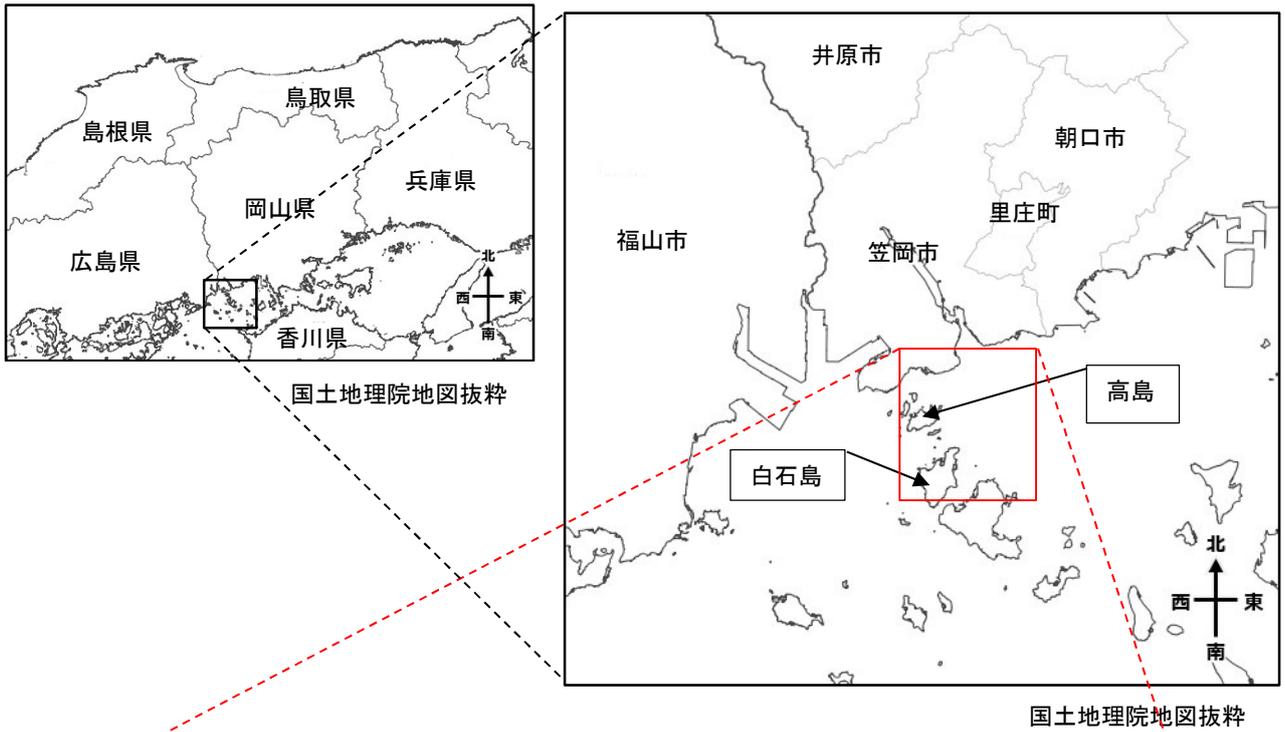


写真1 船体全景

