

船舶事故調査報告書

令和6年11月20日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和5年7月10日 09時30分ごろ
発生場所	岡山県倉敷市水島港（高梁川河口付近） 水島港玉島防波堤灯台から真方位108° 1.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 29.3′ 東経133° 41.6′）
事故の概要	引船大興丸は、台船DK-1を横抱きにした状態で錨泊中、大興丸及びDK-1が川の流りに圧流され、DK-1が錨泊中の貨物船栄伸丸に衝突した。
事故調査の経過	令和6年3月26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 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 栄伸丸、499トン 141270、株式会社吉邦、株式会社デュカム B 引船 大興丸、19トン 273-10077広島、有限会社大鳳海運 C 台船 DK-1、総トン数なし（全長50m） なし、株式会社寺岡
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A バルバスバウに凹損及び擦過傷 B なし C なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏 潮汐 下げ潮の末期、高梁川河口付近の流速 約2ノット
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、令和5年7月8日21時00分ごろ船首を北方（高梁川の上流）に向け、左舷船首部から錨鎖2.5節（約62m）を繰り出して水深が約9mの高梁川河口付近で錨泊していた。 船長Aは、10日09時ごろから他の乗組員と共にA船の食堂で打合せ中、A船の船首部にC船の船首部が衝突した。（図1参照）

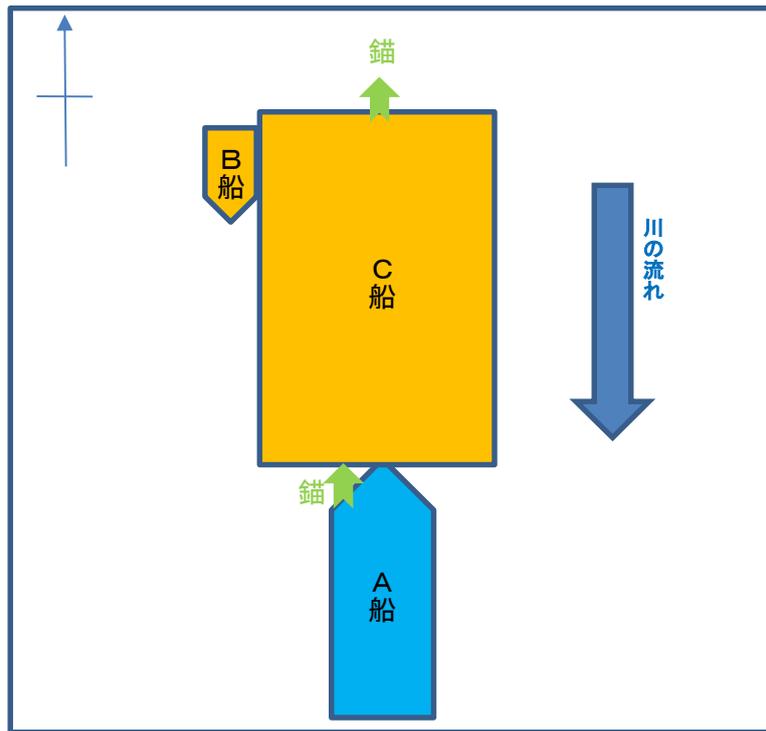


図1 A船とC船とが衝突した時の状況（イメージ）

船長Aは、衝撃を感じて昇橋し、A船の損傷等を確認した後、船舶所有者に本事故発生の連絡を行った。

B船は、船長Bほか1人が乗り組み、07時30分ごろB船の左舷側にC船を横抱き状態（以下「B船引船列」という。）とし、船首を南方に向け、C船の船尾部中央付近から錨鎖1.5節（約37m）を繰り出してA船の北方（上流）約500m付近の水深が約6mの場所で錨泊を開始した。

船長Bは、08時30分ごろレーダー、GPSプロッター及び目視により周囲の構造物の位置等を見て、川の流れに圧流されていないことを確認した後、主機を停止して操舵室の床で横になった。

船長Bは、仮眠をとっていたところ、周囲の慌ただしさで目が覚め、C船がA船に衝突したことを知った。

船長Bは、C船をA船から離れた場所に錨泊させた後、B船をA船に寄せ、船長Aと共にA船の損傷状況等を確認した。

船長A及び船長Bは、レーダーのガードリング機能（事前に設定した距離環内に他船等が達したときに警報を発する機能）を使用するとアラームが煩わしいと思い、これまでに同機能の設定をしたことがなかった。

船長A及び船長Bは、本事故発生場所付近の底質が砂又は泥であることを知っていた。

船長A及び船長Bは、本事故時、前日の雨の影響で、ふだんよりも高梁川の川の流れが速かったと本事故後に思った。

	<p>船長Aは、本事故発生の前日から川の流れがかなり速いと思い、ふだんよりも錨鎖を長めに繰り出していた。</p> <p>B船引船列には、投錨設備がC船の船尾部1か所で、錨鎖の長さが4節あり、錨の重さが約3～4tであった。</p> <p>船長Bは、本事故発生場所付近で錨泊した経験が約20回あり、錨泊を開始した頃、ふだんよりも川の流れが速いと感じていたものの、これくらいの流速であれば繰り出す錨鎖の長さは、ふだんと同様で大丈夫と思った。</p> <p>船長Bは、航海の疲れがあったので、錨鎖の繰り出し作業を早めに終わらせて休もうという気持ちがあり、繰り出す錨鎖の長さの判断を誤ったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、C船は錨鎖を4節持っていたので、2.5節～3節繰り出していれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、高梁川河口付近で錨泊中、川の流れで圧流されたB船引船列のC船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船引船列は、A船の上流約500m付近で錨鎖1.5節を繰り出して錨泊中、船長Bが、操舵室で仮眠をとっており、錨泊状態を監視できない状況であったことから、川の流れに圧流されてB船が走錨したことに気付かず、C船がA船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、川の流れの強さに比べて、繰り出した錨鎖が短かったことから、走錨した可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bは、レーダーのガードリング機能を使用するとアラームが煩わしいと思い、本事故時、同機能の設定をしていなかったことから、早期に走錨を察知することができなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、事故当日の前日に降雨があった高梁川河口付近において、A船が錨泊中、B船引船列がA船の上流約500m付近で錨鎖1.5節を繰り出して錨泊中、船長Bが、操舵室で仮眠をとっており、錨泊状態を監視できない状況であったため、川の流れに圧流されてB船が走錨したことに気付かず、B船引船列のC船がA船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船が走錨したのは、川の流れの強さに比べて、繰り出した錨鎖が短かったことによる可能性があると考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> <li>・ 錨泊を行おうとする船舶の船長は、ふだんよりも川の流れが速いと感じた場所で錨泊する場合、流速や底質を考慮し、錨鎖をいつもより長めに繰り出すなど、十分な長さに調整したうえで錨泊を開始すること。</li> <li>・ 船長は、流れがある海域での錨泊に当たっては、走錨を早期に察</li> </ul>

知するために、レーダーのガードリングの設定等も活用し、監視を徹底すること。

- ・船長は、船舶事故が発生した場合、適切な助言や支援を受けられるよう、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生場所概略図

