

船舶事故調査報告書

令和6年3月27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9月20日 05時07分ごろ
発生場所	香川県 ^{さかいで} 坂出市坂出港 坂出港西防波堤灯台から真方位067° 1.25海里付近 (概位 北緯34° 20.3′ 東経133° 52.4′)
事故の概要	液体貨物ばら積船第二十三社丸 ^{さんじゅうさん} は、後進しながら北北西進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年9月22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	液体貨物ばら積船 第二十三社丸、196トン 135400、有限会社瀬戸産業
乗組員等に関する情報	船長、六級（航海）
負傷者	なし
損傷	プロペラ先端部に欠損、舵柱に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長及び機関長が乗り組み、坂出港内を移動する目的で、港内の北北西方に延びる可航幅が約20mの水路（以下「本件水路」という。）の南東端にある岸壁（以下「本件岸壁」という。）を左舷着けの状態からバウスラストを使用しながら後進で離岸した。</p> <p>船長は、夜間に本件岸壁を離岸して後進により北北西進する際は、本件水路の中央を航行することができるよう、左舷側の本件岸壁との距離を目視で確認しながら、船首方の岸壁上に設置された反射板に探照灯を当てて映った光（以下「本件目印」という。）を目印とし、船橋内中央から見て本件目印と船首マストが一線となった状態を維持したまま後進するようしており、本事故当時も同様に航行することとした。</p> <p>本船は、本件水路を後進約2ノットの対地速力で手動操舵により北北西進中、船長が舵輪の右側にあるスラストのスイッチに視線を移して操作しているうちに船尾が右方に振れ、針路が本件水路の西側に向いて航行した。</p> <p>船首に配置していた機関長は、船首の係船索を離した後、針路が本件水路の西側に向いていることに気付き、昇橋して船長に報告した直後、本船が本件水路の西側にある浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、左舷側の本件岸壁との距離を確認しながら、本件目印を利用することで、何度も夜間に単独で操船して本件水路を後進しながら</p>

	<p>航行したことがあったので、本事故時も無難に航行できると思っていたが、本事故時、本船の針路が本件水路の西側に向いていることに気付いていなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.3m、船尾約3.0mであった。</p>
分析	<p>本船は、可航幅約20mの本件水路を後進で北北西進中、船長が、舵輪の右側にあるスラストのスイッチに視線を移して操作しているうちに視線がずれ、船尾が右方に振れて本件水路の西側に向かっていることに気付かないまま航行を続けたことから、本件水路の西側にある浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、可航幅約20mの本件水路を後進で北北西進中、船長が、舵輪の右側にあるスラストのスイッチに視線を移して操作しているうちに視線がずれ、船尾が右方に振れて本件水路の西側に向かっていることに気付かないまま航行を続けたため、本件水路の西側にある浅所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"> ・船長は、夜間、可航幅の狭い水路を後進しながら航行する際は、船位の確認を常時行い、見張りの補助を立てるなどすることが望ましい。