

船舶事故調査報告書

令和6年4月24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8月1日 07時30分ごろ
発生場所	香川県直島町直島港 讃岐寺島灯台から真方位111° 1,700m付近 (概位 北緯34° 28.5′ 東経133° 59.4′)
事故の概要	砂利採取兼石材運搬船第二十一盛栄丸は、南南東進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年8月14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	砂利採取兼石材運搬船 第二十一盛栄丸、483トン
船舶番号、船舶所有者等	129284、山一興業株式会社
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底中央部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 西流約1.3ノット（kn）（直島町向島北東方沖）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、砂約1,200tを積載し、直島町局島北西方沖において、直島港内の潮流が弱まるまで待機（以下「潮待ち」という。）していた。</p> <p>船長は、乗組員2人に搭載艇を運航させて直島港中央部にある着岸予定岸壁付近の潮流の調査を行かせたところ、潮流が弱いとの報告を受けたので、入港進路上の直島港北部も含め直島港内の潮流が弱くなっていると思い、満潮の憩流時までは2時間以上あったものの、翌日にも荷役があることを考慮して入港することにした。</p> <p>船長は、GPSプロッター及びレーダー画面上の予定針路線を確認しながら、直島北東岸から東方に拡張する浅所（以下「本件浅所」という。）と本件浅所東方の直島町家島との間にある直島港北部の水路（以下「本件水路」という。）北口に向かい、主機を最微速力前進として約3～4knの速力（対地速力、以下同じ。）で南南東進した。（図1参照）</p>



図1 本船の航跡（推定）及び着岸予定場所等

船長は、本件水路中央付近にある生け簀と本件浅所との間の幅約20～30mの可航水域を航行しようと思い、本件水路北口付近の西側を航行していたところ、本船が家島北方の局島南西方沖を過ぎ、局島と家島の間から強い潮流を受け始め、右舷方（南西方）に圧流され、本件浅所に乗り揚げた。

船長は、主機を中立とし、浸水していないこと及び船尾付近の水深を確認した後、主機を後進として2～3回離礁を試みたが、動かないので潮位が上昇するのを待った。

本船は、船体が浮上したときに後進で離礁し、憩流時に直島港に入港した。

船長は、本船が圧流された際、約1kn以上の南西流を受けていたと思った。

本船の喫水は、船首約3.2m、船尾約4.8mであった。

分析

本船は、局島と家島の間から直島港北部に約1kn以上の南西流がある状況下、船長が、入港進路上の直島港北部周辺の潮流が弱くなっていると思い、潮待ちを止めて直島港北方沖から本件水路西側の可航水域に向かったことから、本件水路北口付近の西側を約3～4knの速力で南南東進中、潮流によって右舷方に圧流され、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、乗組員に搭載艇を運航させて直島港中央部にある着岸予定岸壁付近の潮流調査を行わせた際、潮流が弱いとの報告を受けたことから、入港進路上の直島港北部周辺も既に潮流が弱くなっていると思ったものと考えられる。

原因	本事故は、本船が、局島と家島の間から直島港北部に約 1 kn 以上の南西流がある状況下、船長が、入港進路上の直島港北部周辺の潮流が弱くなっていると思い、潮待ちを止めて直島港北方沖から本件水路西側の可航水域に向かったため、本件水路北口付近の西側を約 3 ～ 4 kn の速力で南南東進中、潮流によって右舷方に圧流され、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	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。 <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、可航水域の狭い水路を低速で航行する際、一定の横方向の潮流を受ける場合には、圧流されて水路に沿って航行することが難しいことを考慮し、憩流時に航行すること。・ 船長は、複数の島の付近を航行する際は、流向と地形により潮流の影響を受けやすい場所があることを考慮すること。