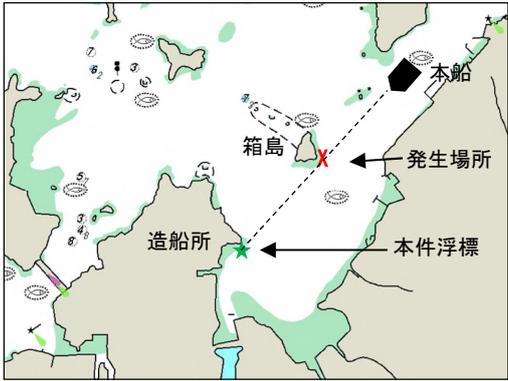


船舶事故調査報告書

令和6年5月29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3月21日 07時47分ごろ
発生場所	広島県大崎上島町箱島東方沖（大崎瀬戸） <small>おおさきかみじま ぼこ</small> <small>めばるさきま さかりだに</small> 鯨崎港盛谷3号防波堤灯台から真方位228° 1,710m付近 （概位 北緯34° 15.8′ 東経132° 54.1′）
事故の概要	貨物船第八英裕丸は、南西進中、浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年4月11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	貨物船 第八英裕丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	143558、御前崎海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	船首部船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか6人が乗り組み、重晶石約1,500tを積載し、大崎上島町大西港に向け、同町大崎上島北西岸沿いの大崎瀬戸を約7.6ノットの対地速力で南西進していた。</p> <p>船長は、ふだん、大崎瀬戸を南西進する際に目標としていた大崎上島町の造船所沖の緑色の簡易浮標（以下「本件浮標」という。）に注意を向けながら航行中、突然行き足が止まり、箱島東方の浅瀬（以下「本件浅瀬」という。）に乗り揚げたことを知った。（図1参照）</p>  <p style="text-align: center;">図1 事故発生経過概略図</p> <p>本船は、来援したタグボートによって離礁し、大西港に向かった。</p> <p>船長は、本件浅瀬の存在を知っており、GPSプロッターの画面にも本件浅瀬が表示されていたが、本件浮標に注意が向き、GPSプロッ</p>

	<p>ターの画面を見ていなかったため、本件浅瀬に向かっていることに気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>本船のGPSプロッターには、浅瀬に接近すると警報が鳴る機能があったが停止されており、また、船長は同機能があることを本事故後に知った。</p> <p>本船の喫水は、船首約3.7m、船尾約4.8mであった。</p>
分析	<p>本船は、大崎瀬戸を南西進中、船長が、本件浮標に注意が向き、本件浅瀬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、本件浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船のGPSプロッターには、浅瀬に接近すると警報が鳴る機能があったが停止されており、また、船長は同機能があることを知らなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、大崎瀬戸を南西進中、船長が、本件浮標に注意が向き、本件浅瀬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、本件浅瀬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"> ・ 船橋当直者は、浅瀬が存在する海域を航行する場合、特定の対象だけに注意を向けることなく、航海計器を適切に使用して、周囲の浅瀬との接近状況を確認すること。 ・ 船橋当直者は、航海計器の使用方法を事前に習熟しておくこと。 ・ 船橋当直者は、浅瀬が存在する海域を航行する場合、目視のみに頼らず、あらかじめ海図等に避険線を設定し、船位の確認を行いながら航行すること。