

船舶事故調査報告書

令和6年6月26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7月18日 08時30分ごろ
発生場所	岡山県岡山市岡山港 岡山港西防波堤灯台から真方位082° 1.56海里付近 (概位 北緯34° 36.0′ 東経133° 59.1′)
事故の概要	砂利運搬船 ^{たいせい} 第一大成丸は、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19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	砂利運搬船 第一大成丸、376トン
船舶番号、船舶所有者等	132740、株式会社大和商会
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	プロペラ翼に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高約146cm（小串）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、砕砂約1,230tを積載し、岡山港高島岸壁に着岸する予定で、同岸壁南東方沖の‘岡山水道から高島岸壁に向かう水路’（以下「本件水路」という。）を、約2ノットの対地速力で北西進していたところ、高島西方灯浮標付近の浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。</p> <p>本船の喫水は、船首約3.8m、船尾約5.1mであった。</p> <p>船長は、過去に本船で本件水路を航行した際の経験から、岡山県玉野市宇野港の潮高が約130cm以上であれば、本件水路を航行できると思っており、本事故当時、宇野港の潮高が約163cmであったので、十分な余裕水深があると思っていた。</p> <p>船長は、満潮時に入港すればよかったと本事故後に思った。</p> <p>本件浅所付近の水深は、平成13年1月11日に刊行された海図W155（岡山水道）によれば、5m等深線が記載されていたが、平成30年9月20日に刊行された最新の海図によれば、2m等深線が記載されており、北西方^{あさひ}に旭川河口があり、河口付近の水深は変化しやすい旨の注意事項が記載されている。</p> <p>船長は、本船には海図W155を備えておらず、GPSプロッターにより、本件浅所付近の水深が約5mと表示されていることを確認しており、本件浅所付近の正確な水深を把握していなかった。</p> <p>船長が使用していたGPSプロッターの地図データは、平成26年3月以前のものであった。</p>

	(付図1 事故発生経過概略図、写真1 GPSプロッター 参照)
分析	本船は、岡山港に入港する際、船長が、更新された水深の情報を把握していない中、過去に本件水路を航行した際より潮位が高く、十分な余裕水深があると思ったことから、本件水路に沿って航行を続け、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、岡山港に入港する際、船長が、更新された水深の情報を把握していない中、過去に本件水路を航行した際より潮位が高く、十分な余裕水深があると思ったため、本件水路に沿って航行を続け、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。
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、過去の経験のみに頼らず、最新の海図上で水深を確認した上で、航行予定時刻の潮高と本船の喫水を勘案し、余裕水深を十分に確保すること。

付図1 事故発生経過概略図

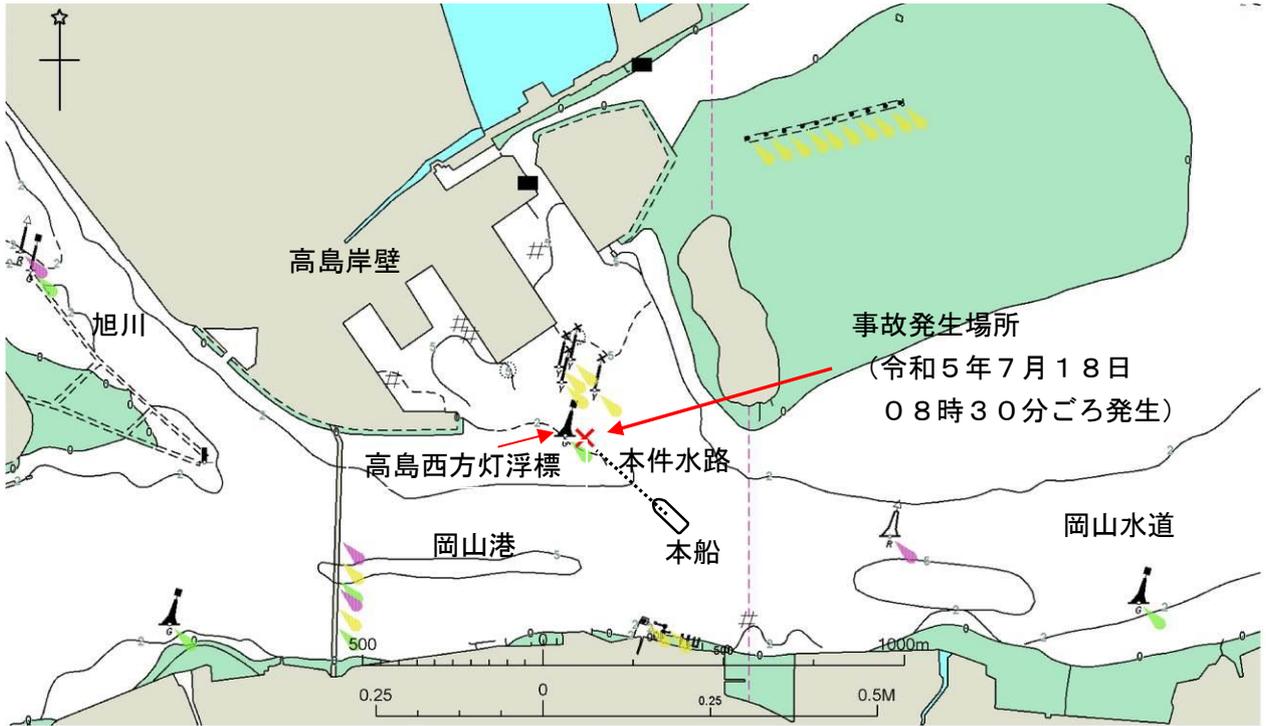


写真1 GPSプロッター



GPSプロッター製造業者提供