

船舶事故調査報告書

令和7年10月8日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）
委員 上野 道 雄
委員 高橋 明 子

| | |
|---|---|
| 事故種類 | 乗揚 |
| 発生日時 | 令和6年6月20日 07時10分頃 |
| 発生場所 | 広島県尾道市因島地蔵ヶ鼻南西方 土生港向浜防波堤灯台から真方位145° 1,200m付近 (概位 北緯34° 17.5′ 東経133° 12.2′) |
| 事故の概要 | 引船第八佳丸は、台船S-2をえい航して南南西進中、第八佳丸が浅所に乗り揚げた。 第八佳丸は、船底外板に破口を生じて沈没した。 |
| 事故調査の経過 | 令和6年7月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。 |
| 事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等 | A 引船 第八佳丸、19トン 293-29020広島、坂本海運株式会社（A社） 14.97m (Lr) × 5.00m × 1.72m、鋼 ディーゼル機関、759kW、昭和63年12月 B 台船 S-2、総トン数不詳 長さ約30m、幅約15m、深さ不詳、船質不詳 機関なし、進水不詳 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 43歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年9月12日 免許証交付日 令和5年9月1日 (令和10年9月15日まで有効) |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | A 船底外板に破口（全損） B 右舷船首部外板に曲損等（本事故前にA船との接触により生じたもの） |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 東、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 弓削瀬戸西口から同瀬戸東口に向かう北東流から東北東流及び三原瀬戸に東南東流 |
| 事故の経過 | A船は、船用部品を積載したB船をえい航し、令和6年6月19日 |

15時頃、揚げ荷の目的で、尾道市生口島^{いくち}南西部に所在の工場に向け、兵庫県高砂港^{たかさご}を出航した。

A船及びB船は、A船船尾部とB船両舷船首部のえい航索をアイ（輪）で結び両船間を約50mとして、引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、A船には、船長Aほか1人（以下「乗組員A」という。）が乗り組んでいた。（写真1参照）



写真1 A船（A社提供）

A船引船列は、船長Aが単独で操船し、因島南方の弓削瀬戸に向け、広島県福山市横島南方沖を約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）として手動操舵により西南西進した。

船長Aは、地藏ヶ鼻北東方の弓削瀬戸東口付近で、B船が三原瀬戸の潮流により左方に振られたので、A船引船列の態勢を整えようとして約2.5knの速力に減じ、予定どおり南南西進とした。（図1参照）

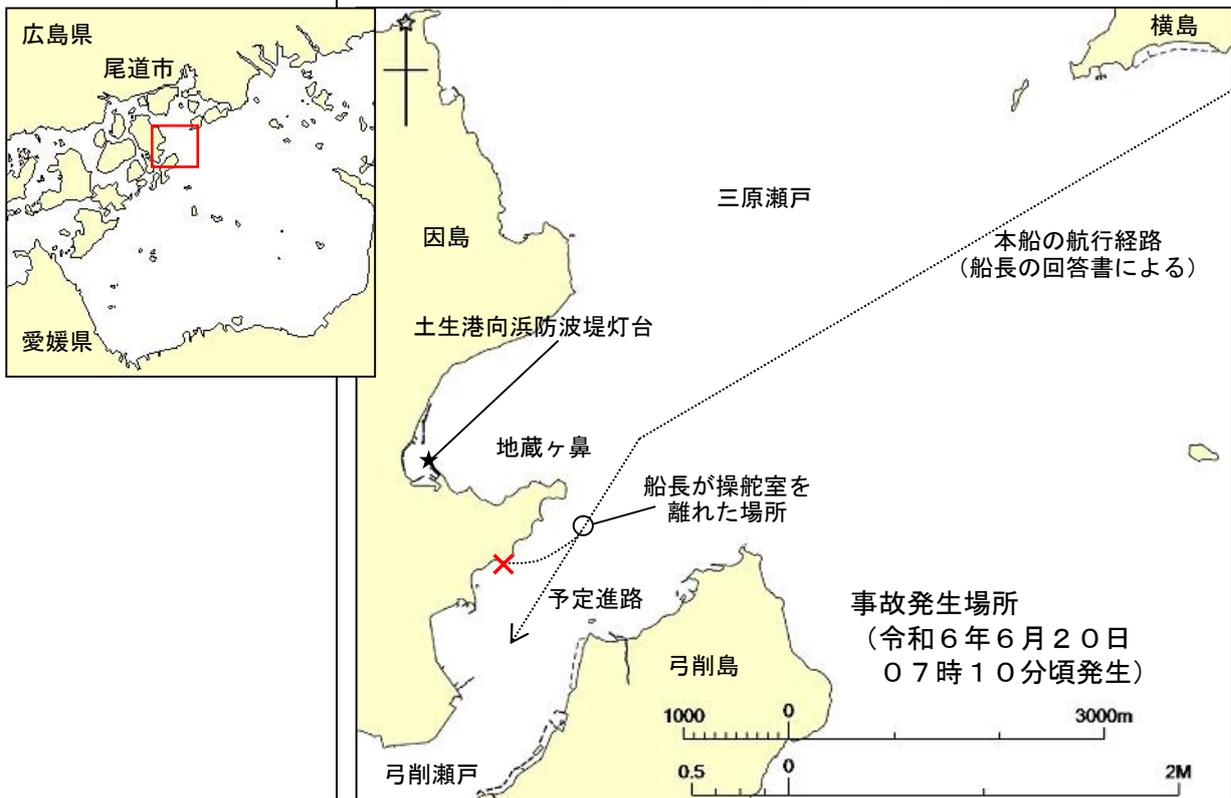
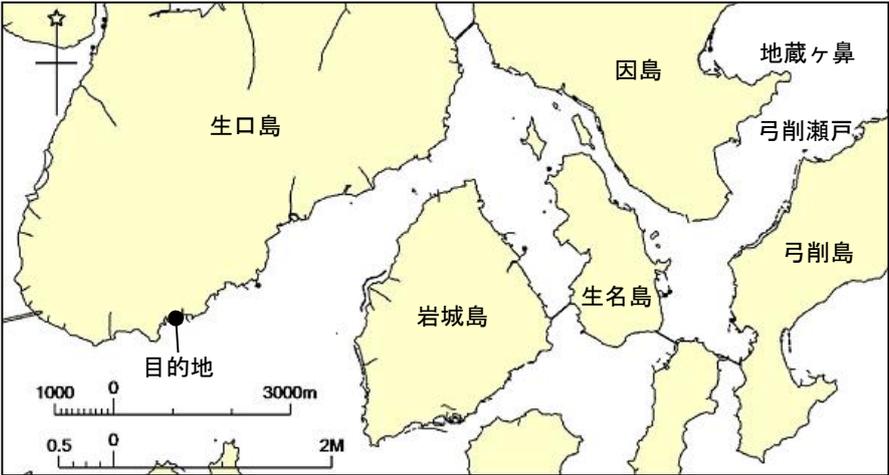


図1 事故発生経過概略図

| | |
|-----------------------|---|
| | <p>船長Aは、A船を減速させた際、A船船尾部とB船船首部とが接触したのを見て、乗組員AをA船船尾部や機関室などの確認に向かわせたものの、乗組員Aの経験が浅いので自身も確認することとし、自動操舵に切り替え、操舵室を離れた。</p> <p>船長Aは、付近に航行の支障となる船舶を見掛けず、速力を減じて自動操舵としており、予定変針地点までまだ距離があると思い、A船の船尾部や機関室などを確認していた。</p> <p>船長Aは、確認を終えて操舵室に戻ったところ、船首方至近に陸岸が見え、どうすることもできず、07時10分頃A船が地藏ヶ鼻南西方の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長Aは、A船の機関室に浸水を確認し、ポンプで排水したものの、浸水が速く排水は困難と判断し、乗組員Aと共にB船に移乗して118番通報した。</p> <p>A船は、08時20分頃に沈没した。</p> <p>船長Aは、来援した巡視艇に乗組員Aと共に移乗し、尾道系崎港尾道区に移送された。</p> <p>B船は、A社所有の引船により移動された。</p> <p>A船は、サルベージ会社により引き揚げられ、後日、解撤された。</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>A船の喫水は、船首約1.2m、船尾約2.4mで、B船の喫水は、船首尾共に約0.4mであった。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近の海域を頻繁に航行した経験があった。</p> <p>A船引船列は、弓削瀬戸（最狭部約600m）から目的地の生口島南西部まで、狭い水路を航行する予定であった。（図2参照）</p>  <p>図2 弓削瀬戸から目的地までの水路状況</p> <p>船長Aは、A船引船列を弓削瀬戸に向かう南南西進とした際、同瀬戸に進行方向とは逆向きの潮流があるように見えた。</p> |
| <p>分析 乗組員等の関与</p> | <p>あり</p> |

| | |
|--|--|
| <p>船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p> | <p>なし なし</p> <p>A船引船列は、地蔵ヶ鼻北東方沖を南南西進中、弓削瀬戸にA船引船列の進行方向とは逆向きの潮流がある状況下、船長Aが、A船を減速させた際、A船船尾部とB船船首部とが接触したのを見て、A船船尾部や機関室などを確認することとし、自動操舵のまま操舵室を無人としたことから、地蔵ヶ鼻南西方の浅所に向かって接近していることに気付くのが遅れ、A船が同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、次のことから操舵室を離れたものと考えられる。</p> <p>(1) A船船尾部とB船船首部とが接触したのを見て、乗組員AをA船船尾部や機関室などの確認に向かわせたものの、乗組員Aの経験が浅いので自身も確認することとしたこと。</p> <p>(2) 付近に航行の支障となる船舶を見掛けず、速力を減じて自動操舵に切り替えており、予定変針地点までまだ距離があると思ったこと。</p> <p>A船引船列は、弓削瀬戸から目的地の生口島南西部まで、狭い水路を航行する予定であり、船長A自らが船位を常に確認しながら操船を維持するか又はA船引船列を安全に停船させることができる海域まで移動させた上で、A船を確認する必要があったものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、A船引船列が地蔵ヶ鼻北東方沖を南南西進中、弓削瀬戸にA船引船列の進行方向とは逆向きの潮流がある状況下、船長Aが、A船を減速させた際、A船船尾部とB船船首部とが接触したのを見て、A船船尾部や機関室などを確認することとし、自動操舵のまま操舵室を無人としたため、地蔵ヶ鼻南西方の浅所に向かって接近していることに気付くのが遅れ、A船が同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> |
| <p>再発防止策</p> | <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"> ・ 小型船舶の船長は、狭い水路を通過する際、操舵室を離れることなく、船位を常に確認しながら操船に当たること。 ・ 小型船舶の船長は、操舵室を離れ、船体の確認を行う際は、安全に停船させることができる海域まで船舶を移動させること。 |