

## 船舶事故調査報告書

令和7年8月20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

<b>事故種類</b>	衝突（灯浮標）
<b>発生日時</b>	令和6年12月3日 08時04分頃
<b>発生場所</b>	香川県直島町直島北方沖（直島北西方灯浮標） 讃岐寺島灯台から真方位267° 1,000m付近 (概位 北緯34° 28.8' 東経133° 57.7')
<b>事故の概要</b>	貨物船GENAVAは、左回頭しながら西進中、灯浮標に衝突した。GENAVAは、左舷船尾部外板に擦過傷を生じ、また、灯浮標は、防護枠の支板に曲損等を生じた。
<b>事故調査の経過</b>	令和6年12月19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。
<b>事実情報</b>	<p>船種船名、総トン数 貨物船 GENAVA（スイス連邦籍）、32,540トン</p> <p>船舶番号、船舶所有者等 9731248（IMO番号）、Bulk Shipping(Switzerland) AG</p> <p>L×B×D、船質 189.99m×32.26m×18.00m、鋼</p> <p>機関、出力、進水等 ディーゼル機関、8,470kW、2016年10月19日</p>
乗組員等に関する情報	<p>船長（フィリピン共和国籍） 50歳 締約国資格受有者承認証 船長（スイス連邦発給）</p> <p>水先人A 68歳 内海水先区一級水先人水先免状 免許年月日 平成31年1月18日 免状交付年月日 令和5年12月13日 免状有効期間満了日 令和9年1月17日</p>
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷船尾部外板に擦過傷 灯浮標 防護枠の支板に曲損等
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西～西、風速 約1～2m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮流 南西流約2.5ノット(kn)</p>
事故の経過	本船は、船長ほか20人が乗り組み、水先人Aほか交代要員の水先人1人を乗船させ、スラグ（鉱滓）約45,000tを積載し、船長

が操船指揮をとり、甲板手が操舵につき、水先人Aが水先業務に当たり、令和6年12月3日定刻の07時50分頃、シンガポール共和国に向か、直島町直島港の民間企業の専用岸壁を出航した。

内海水先区水先人会（以下「水先会」という。）は、水先業務の依頼を受けた段階で、水先会則に照らし合わせ、本船の大きさや出航時の専用岸壁付近における潮流の向きから、タグボート3隻を手配するよう依頼主に伝えるとともに水先人Aに水先業務の案内をした。

案内を受けた水先人Aは、直島港からの出航が初めてであったが、これまでに先輩水先人が本事故時と同様の潮流状況で出航できており、先輩水先人に出航操船の目安や当該海域の特徴を聞き、潮流などの外力影響に注意が必要であることを理解した。

水先人Aは、本船に向かうタグボート内の計器類で、本事故発生場所付近の潮流が南西流約2.5knであることを確認し、直島北西方灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）に向かって圧流されると思い、本件灯浮標の北方沖を100m以上の安全な距離を隔てて航行しようと考えた。

水先人Aは、07時35分頃本船に乗船し、船長との打合せで、本件灯浮標に接近しないよう専用岸壁を離岸後、一旦、北進し、その後、左転して西進する旨を伝えた。

水先人Aは、0.5海里レンジに設定したレーダーを作動させ、タグボート3隻を本船の左舷側に配置（本船の船首側から「1番タグ」、「2番タグ」、「3番タグ」という。）し、07時50分頃1番タグ及び3番タグに半速力後進で本船を横方向に引かせ、2番タグには本船の動きに合わせて動くように指示して離岸を開始した。

水先人Aは、想定していた以上の潮流の影響で本船の左舷船首部が圧流され、専用岸壁から容易に離岸することができなかつたので、1番タグ及び3番タグに全速力後進で本船を横方向に引くよう指示した。

水先人Aは、それでも本船が離岸できなかつたので、07時55分頃待機させていた2番タグを本船の右舷側に移動させ、2番タグに本船の右舷船首部を押すよう指示した。

水先人Aは、07時58分頃ようやく本船の船首部が専用岸壁から離れたので、1番タグ及び3番タグに本船を引くのを止めさせた。

水先人Aは、本船の主機を微速力前進とし、専用岸壁の北方200m付近に移動したので、左回頭させて船首を西方に向けようと2番タグに右舷船首部を強く押させ、1番タグに引き続き横方向に引くよう指示した。

水先人Aは、本船が左回頭して船首が西方に向きかけた頃、1番タグ及び3番タグをそれぞれ本船の左舷側に付けさせて全速力前進で押させ、2番タグにも本船の左舷側から押させようと思い、急いで本船

の船首側から回り込むように指示した。

本船は、強い南西流の影響を受けて船首が西北西方を向いたまま西方に圧流され、本件灯浮標に接近する態勢となった。2番タグは、本船の左舷側に到達できていなかった。

船長は、出航時から水先人Aの隣で状況を見ており、本船が本件灯浮標に接触せず本件灯浮標の北方沖を通過できると思った。

水先人Aは、本船の主機を微速力前進のままでし、1番タグ及び3番タグに押させ続け、本船と本件灯浮標との横距離が約10mとなつたので、左舷ウイングに出て見守っていたところ、08時04分頃本件灯浮標を左舷側に見て辛うじて通過したように見えた。

(図1 参照)

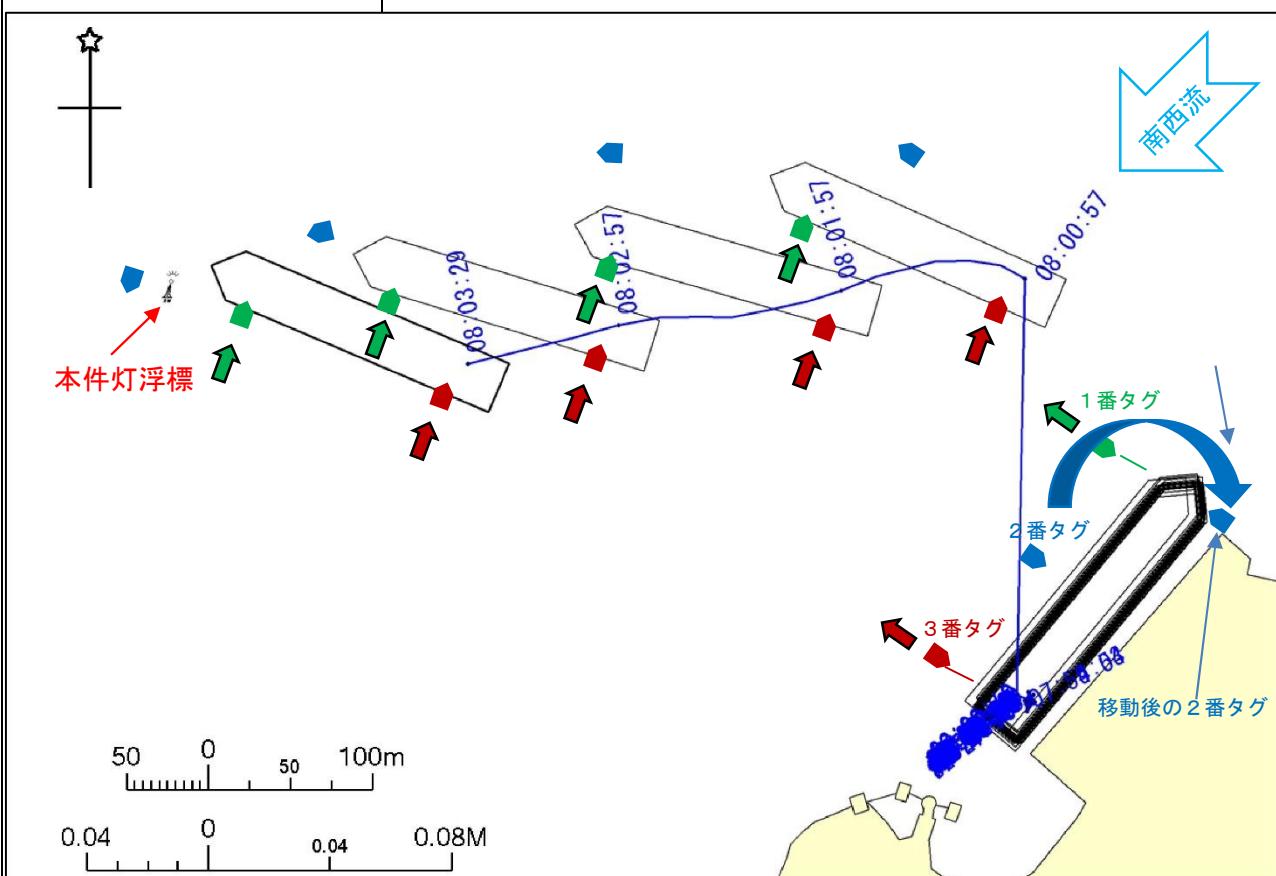


図1 本船に対する各タグボートの支援状況図（概略）

水先人Aは、3番タグに指示して、本船と本件灯浮標との衝突の有無について確認させたところ、本船に擦過傷が生じている旨の報告を受け、本船が本件灯浮標に衝突したことを知った。

水先人Aは、水先会に本事故発生の連絡をした。

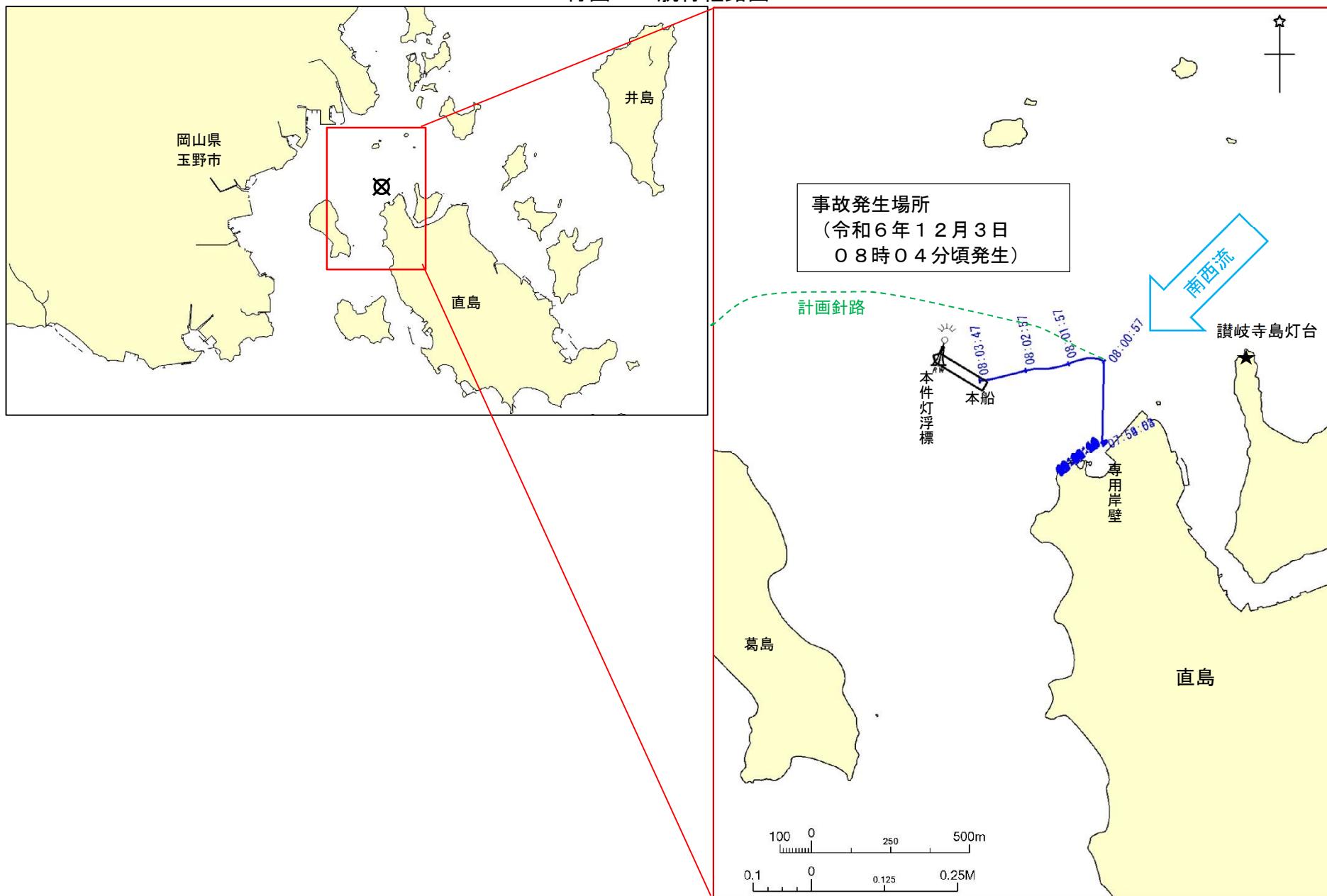
水先会の担当者は、海上保安庁に本事故発生の通報を行い、本船を安全な海域で待機するよう指示を受け、その旨を水先人Aに伝えた。

本船は、水先会から連絡を受けた水先人Aが、船長に状況説明をした後、おおつか大槌島北方沖に移動して投錨した。

	<p>本船は、海上保安庁の調査を受けた後、航海を再開した。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録（抜粋） 参照)</p>
その他の事項	<p>水先人Aは、平成31年2月頃に水先会に入会し、約2か月間の研修期間を経て、本事故までに約5年6か月の水先経験があった。</p> <p>水先人Aによれば、本船が左回頭しながら西進を始めて本件灯浮標に衝突するまでの時間は約3分とのことであった。その間、水先人Aに対して乗組員等からの注意喚起等の助言はなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首10.8m、船尾11.1mであった。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象等の関与 なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、直島港において離岸した後に左回頭しながら西進中、水先人Aが本件灯浮標から十分な距離をとらなかつたことから、南西流に圧流されて本件灯浮標に接近し、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、強い南西流の影響を受け、タグボート3隻を使用したもの、潮流に対抗できなかつたことから、本件灯浮標から十分な距離をとらなかつたものと考えられる。</p> <p>本船は、水先業務の依頼主にタグボート3隻を手配させ、潮流の影響による圧流への備えはしていたものの、専用岸壁から容易に離岸することができなかつたことから、水先人Aが潮流の影響を予測できなかつた可能性があると考えられる。</p> <p>水先人Aと本船の乗組員等のコミュニケーションについては、船長が、本船が本件灯浮標に接触せず本件灯浮標の北方沖を安全に通過できると思ったこと及び本件灯浮標に本船が左回頭しながら西進を始めて衝突するまでの時間が約3分と短時間であったことから、水先人Aに対して乗組員等からの注意喚起等の助言はなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、直島港において離岸した後に左回頭しながら西進中、本件灯浮標から十分な距離をとらなかつたため、南西流に圧流されて、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船が本件灯浮標から十分な距離をとらなかつたことについては、強い南西流の影響を受け、タグボート3隻を使用したもの、潮流に対抗できなかつたことによるものと考えられる。</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"> <li>・ 水先人は、離岸時、風潮流によって船体が浮標等に圧流されるおそれがある場合は、あらかじめ、綿密に水先計画を立て、同計画を乗組員やタグボートと共有し、また、水先中は乗組員等と十分</li> </ul>

	なコミュニケーションをとりながら、余裕をもって浮標等への接近を回避すること。
--	--

付図1 航行経路図



付表1 本船のAIS記録（抜粋）

時刻 (時：分：秒)	船位*		対地針路*	船首方位*	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
07:54:54	34-28-40.67	133-58-02.45	332.5	040	0.4
08:00:57	34-28-48.87	133-58-02.65	306.3	294	3.0
08:01:07	34-28-49.13	133-58-02.08	296.1	288	3.2
08:01:57	34-28-48.64	133-57-58.27	252.0	286	4.2
08:02:57	34-28-47.96	133-57-52.96	260.3	285	5.0
08:03:29	34-28-47.20	133-57-49.36	257.2	293	5.8
08:03:47	34-28-46.88	133-57-47.26	258.7	301	6.0

\* 船位は、本船の船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置であり、GPSアンテナの位置は、本船の船首から約167m、船尾から約23m、左舷から約22m、右舷から約10mであった。また、対地針路は真方位である。