

船舶事故調査報告書

令和8年4月22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7年11月11日 05時14分頃 |
| 発生場所 | 岡山県倉敷市上濃地島南西岸 六口島灯標から真方位345° 1,240m付近 (概位 北緯34°26.6′ 東経133°45.5′) |
| 事故の概要 | 貨物船第二十八愛廣丸は、航行中、岸に乗り揚げた。 |
| 事故調査の経過 | 令和7年11月13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 第二十八愛廣丸、498トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 140933、西本汽船株式会社（A社）、愛鷹海運株式会社 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、一級（航海） |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 船首部船底外板に凹損等 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風 南南東、風速 約1m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約56cm（水島） 常用薄明時：06時08分頃 |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、2海里（M）レンジ及び4Mレンジに設定したレーダー並びに電子海図表示装置を作動させ、倉敷市水島港外の検疫錨地を出航して同港所在の企業のC岸壁に向かった。</p> <p>船長は、操舵室中央の操縦スタンドの前に立って操船に当たり、船橋前部に取り付けた照明灯で前部甲板を照らし、乗組員3人を故障した船首部の作業灯の修理に当たらせていた。</p> <p>船長は、これまでに夜間を含めて水島港に入航した経験が10回以上あり、いつものように倉敷市太濃地島と上濃地島との間の水路を通航して港内航路を航行し、C岸壁に向かうこととした。</p> <p>船長は、抜錨した後、本船を約5～6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵によって東南東進させていたところ、本船の後方に位置する貨物船からVHF国際無線電話で、本船に追隨して太濃地島と上濃地島との間を航行して水島港に入港する旨の連絡を受けた。</p> <p>船長は、後方の貨物船の速力が本船よりも速かったので、貨物船に進路を譲ることにし、上濃地島と倉敷市六口島との間を通過することにしたが、このことは貨物船に伝えなかった。</p> <p>船長は、本船の速力を約10～11knに増速させて目視によって操船を続けていたところ、左舷前方に点滅している緑色の航路標識を認めた。</p> |

船長は、ふだん船首目標としていた太農地島東方沖に位置する単閃緑光毎3秒に1閃光の水島港港内航路第3号灯浮標（以下「水島港港内航路」を冠する灯浮標名は、これを省略する。）を上濃地島東方沖に位置する群閃緑光毎6秒に2閃光の第1号灯浮標と思った。

船長は、レーダー及び電子海図表示装置で船位を確認しないまま、上濃地島南東方沖の転針予定場所に至ったと判断して、左舵を取った。

本船は、前部甲板を照らす探照灯の明かりで操舵室からは前方が見づらい状況下、左転しながら航行し、上濃地島の南西岸に乗り揚げた。

(図1 参照)

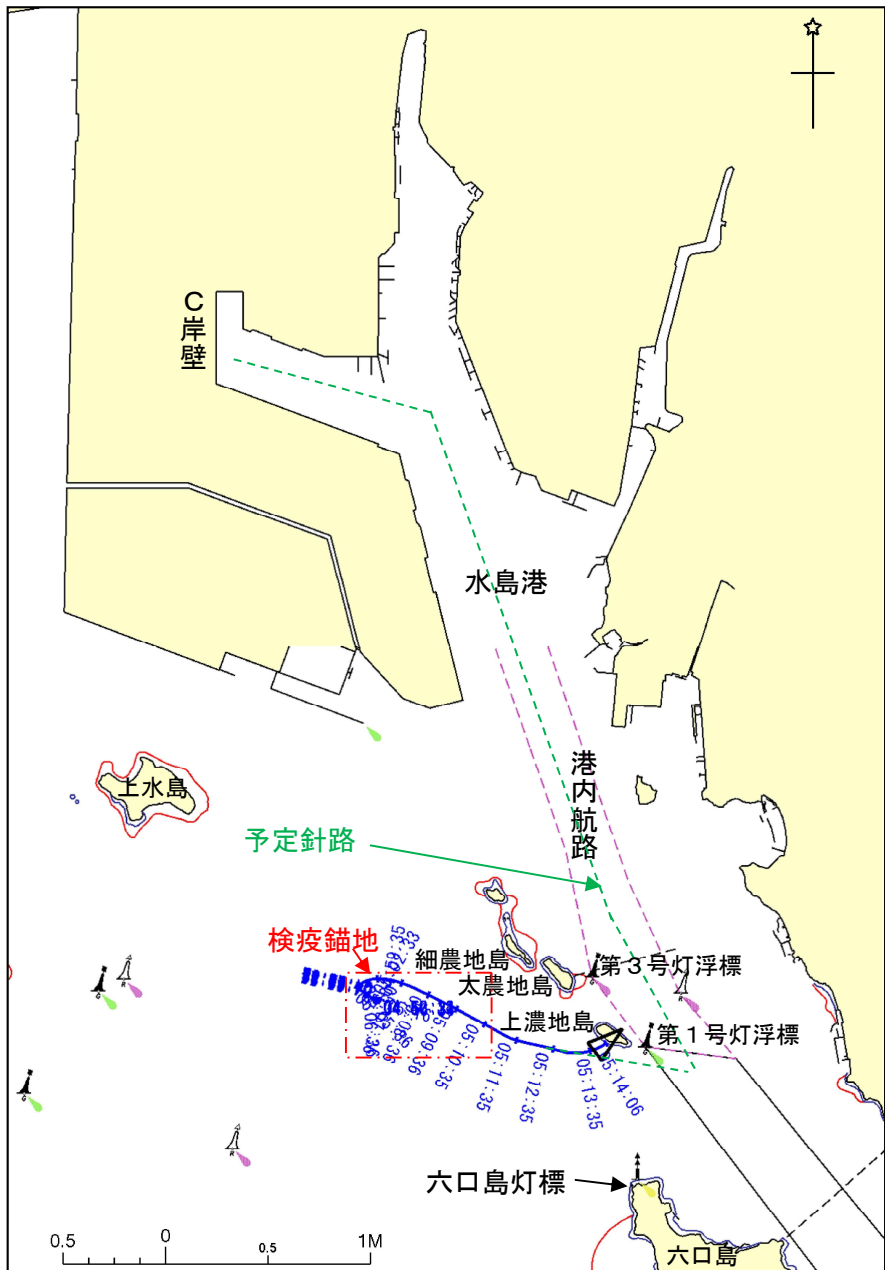


図1 航行経路図

| | |
|---------------------|--|
| | <p>船長は、海上保安庁に本事故発生の通報を行うとともにA社に同旨の連絡を行った。</p> <p>A社は、サルベージ会社等に連絡を行った。</p> <p>本船は、タグボートによって引き出された後、自力で航行して倉敷市児島港<small>こじま</small>に向かった。</p> <p>本船の喫水は、船首約2.0m、船尾約3.6mであった。</p> <p>船長は、20歳頃から船員として内航船等に乗し始め、その後、航海士、船長職をとり、令和7年11月3日から本船の船長として乗船していた。</p> |
| <p>分析</p> | <p>(1) 船長は、ふだん、本船が検疫錨地を出航して水島港に入港する場合、太濃地島と上濃地島の間を通過し、第3号灯浮標を左に見て本船を左転させていたものと考えられる。</p> <p>(2) 船長の誤認状況</p> <p>① 本事故時、本船は、東南東進中、ふだんと異なり、上濃地島と六口島の間を通過していたことから、船長は、第3号灯浮標を見て、第1号灯浮標を過ぎたと思い、ふだん左転の目標にしていた第3号灯浮標と同様に緑色の閃光を発する第1号灯浮標とを誤認したものと考えられる。</p> <p>② 船長は、これまで水島港に夜間を含めて10回以上入港操船した経験があり、夜間操船に慣れが生じる中、本事故時、レーダー等で船位を確認せずに目視のみで操船していたことから、①のような誤認をしたものと考えられる。</p> <p>(3) 船長は、照明灯で前部甲板を照らしていたことから、操舵室からは前方が見つらい状況となり、上濃地島の島影に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>(4) (1)～(3)から、本船は、左転しながら上濃地島南西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、本船が東南東進中、船長が、レーダー等で船位の確認を適切に行わなかったため、第3号灯浮標を第1号灯浮標と誤って左舵を取り、本船が左転しながら上濃地島南西岸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"> ・ 船長は、夜間は、明かりのない島等は視認しづらいので、目視による見張りに頼らず、レーダー及び電子海図表示装置を活用して船位の確認を適切に行いながら操船すること。 |