

船舶事故調査報告書

令和4年5月25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3年9月29日 08時08分ごろ
発生場所	愛媛県新居浜市新居浜港多喜浜区 新居浜港多喜浜東防波堤灯台から真方位179°660m付近 (概位 北緯33°59.2' 東経133°20.2')
事故の概要	作業船はるしおは、北進中、新居浜港多喜浜区の浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和3年10月25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	作業船 はるしお、64トン
船舶番号、船舶所有者等	134128、深田サルベージ建設株式会社
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底外板に擦過傷、プロペラに曲損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ低潮時
事故の経過	<p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、回航の目的で、‘新居浜港多喜浜区の対岸距離約400m、可航水域幅約270mの水路’（以下「本件水路」という。）を北進中、船長が本件水路中央付近で西岸に回頭して着岸しようとしているフェリーを認めたので、同船の東側を航行しようとして右舵を取って航行したところ、本件水路の東岸付近の浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が会社と海上保安署に乗り揚げた旨を連絡した後、上げ潮時に自力で離礁した。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.4m、船尾約2.5mであった。</p> <p>船長は、本事故時、本件浅所が存在することを知っていたものの、本船がフェリーより小型の船であるのでフェリーと本件浅所との間を航行できると思い、フェリーの方を見ながら航行していた。</p> <p>船長は、GPSプロッターに本件浅所が表示されていたものの、日頃航行している海域なので、目測でも航行できると思い、GPSプロッターを見ていなかったと、本事故後に思った。</p>
分析	本船は、北進中、フェリーが新居浜港多喜浜区の本件水路中央付近で回頭して西岸に着岸しようとしている状況で、船長が、本船がフェリーと本件浅所との間を航行できると思い、右舵を取り、同船を見ながら目測で航行したことから、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。

	<p>船長は、日頃航行している海域であることから、本船がフェリーと本件浅所との間を航行できると思い、目測で航行したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、北進中、フェリーが新居浜港多喜浜区の本件水路中央付近で回頭して西岸に着岸しようとしている状況で、船長が、本船がフェリーと本件浅所との間を航行できると思い、右舵を取り、同船を見ながら目測で航行したため、本件浅所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"> ・ 船長は、狭い水路内の航行経路上で出入港操船中のフェリー等を認めた場合には、同フェリー等の出入港操船が終わるまで安全な水域で待機すること。 ・ 船長は、浅所が存在する狭い水路を航行する際には、目測で航行せず、GPSプロッター等を活用するなどして安全な水域を航行すること。