

船舶事故調査報告書

令和4年8月31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11月12日 10時57分ごろ
発生場所	愛媛県今治市小島北西方沖 波方港東防波堤灯台から真方位062° 1,140m付近 (概位 北緯34° 07.6′ 東経132° 58.1′)
事故の概要	コンテナ船EVER COMMANDは、北進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和3年11月18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 船舶番号、船舶所有者等	コンテナ船 EVER COMMAND（リベリア共和国籍）、18,658トン 9903267（IMO番号）、今治造船株式会社（A社）、 PROSPER SUWAITO S.A.（船舶所有者、B社）、船舶管理会社不詳
乗組員等に関する情報	船長、一級（航海）
負傷者	なし
損傷	船首部から船尾部の船底外板に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約15m/s、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 低潮時、潮流 転流時
事故の経過	<p>本船は、A社の所有であり、船長ほか31人（A社社員6人、船舶管理会社（以下「C社」という。）船員（フィリピン共和国籍）24人、水先人）が乗り組み、今治市大下島東南東方沖でB社に引き渡しを行う目的で、タグボート2隻の支援を受けて今治市内のA社の棧橋を離岸した。</p> <p>本船は、船橋内右舷側のレーダーをノースアップ、6海里（M）レンジ、約2M船尾方にオフセンターとし、船長が、その前に立って操船指揮を行い、小島西岸の約700m西方沖の浅瀬（以下「本件浅所」という。）南端の約500m南南西方沖まで、タグボートを使用して後進で北進し、反転した。</p> <p>船長は、船首が北方を向いた状態でタグラインを放し、以後、C社の航海士及び操舵手を指揮し、左舵一杯、主機を前進最微速運転とした後、針路345°（真針路、以下同じ。）を指示した。</p> <p>本船は、船長が、来島海峡海上交通センター（以下「来島マーチス」という。）に航路を横断する旨の報告を行った後、来島マーチスからの、潮流の転流に伴う航路航行船の経路変更に関する注意喚起の内容の確認を行い、針路330°を指示し、約3～4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東方に圧流されながら北進した。</p> <p>本船は、船長が、来島海峡航路西口に入航してくる東航船の船尾方を通航しようとAIS映像等を注視しながら主機を前進微速運転とし</p>

	<p>たが、風圧を受けて回頭が遅く船首が指示針路に至らないので針路320°を指示し、さらに、主機を前進半速運転として左舵15°を指示した直後、船首が北西方を向いた状態で本件浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、潮位が上昇後、自力で離礁した。</p> <p>船長は、A社で、本事故発生場所付近における運航に約9年間従事し、日頃から、レーダー画面上で本件浅所南端に避険線を表示させ、接近しないように注意していた。</p> <p>船長は、本事故当時、西風に圧流されることを予想していたものの、反転後、本件浅所まで十分な距離があり、多少圧流されても安全に左転して北北西進できると思い、来島マーチスとの通話に意識を向けるとともに来島海峡航路西口に入航する船舶の映像等を注視し、船位の確認を疎かにしてしまったと思った。</p> <p>C社の船長予定者及び水先人は、本船のB社への引き渡しが行われた後、運航に携わる予定であり、本事故時、船内で待機していた。</p> <p>本船の喫水は、船首約3.35m、船尾約5.10mであった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、約15m/sの西風の吹く状況下、左転しながら圧流され、約3～4knの速力で北進中、船長が、本件浅所の南方で左転して北北西進できるものと思い、来島マーチスとの通話に意識を向けるとともに来島海峡航路へ入航する船舶を注視して航行を続けたことから、圧流されて本件浅所に向かっていることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、西風に圧流されることを予想していたものの、反転後、本件浅所まで十分な距離があったことから、多少圧流されても安全に左転して北北西進できると思い、航行を続けたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、約15m/sの西風の吹く状況下、左転しながら圧流され、約3～4knの速力で北進中、船長が、本件浅所の南方で左転して北北西進できると思い、来島マーチスとの通話に意識を向けるとともに来島海峡航路へ入航する船舶を注視して航行を続けたため、圧流されて本件浅所に向かっていることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・船長は、強風を受ける状況下、船舶の輻輳する航路に向けて浅所の近くを航行する際、海上交通センターなどとの通話に意識を向け、航行船舶を注視することなく、レーダー及び陸上物標などにより継続的に船位を確認すること。</li> </ul>