

船舶事故調査報告書

令和6年12月18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6年3月18日 11時18分ごろ
発生場所	香川県坂出市坂出港 坂出港西防波堤灯台から真方位056° 1.78海里（M）付近 （概位 北緯34° 20.8′ 東経133° 52.8′）
事故の概要	セメント運搬船新豊後丸は、北北東進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年3月26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	セメント運搬船 新豊後丸、310トン 141429、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（船 舶所有者）、大分海運株式会社（船舶所有者兼船舶管理人、A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
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約4m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約170cm（水島）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、それぞれ0.5Mレンジと1.5Mレンジに設定したレーダー2台及び電子海図表示装置を作動させ、三重県四日市港に向かう予定で、坂出港林田C号岸壁（以下「本件岸壁」という。）を離岸し、同岸壁北方沖に向け、約6ノットの対地速力で北北西進した。</p> <p>船長は、入港してくる自動車専用船（以下「入航船」という。）及び同船を支援するタグボートの2隻を視認したので、入航船を目視で見張っていたが、入航船の位置や船首の向きから、坂出港の港奥にある岸壁に向かうものと思い、本件岸壁北方沖まで航行を続けることにした。</p> <p>船長は、入港船が自身の考えと異なり、ゆっくりと本件岸壁に接近してくることを認めたので、入港船との距離を離す目的で、本船の針路を北北東に向け、同じ速力のまま航行を続けたところ、本件岸壁北方沖の浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、本事故の発生を海上保安庁に通報した後、A社担当者に報告した。</p> <p>船長は、本船の損傷状況の調査等を行い、浸水がないことを確認した。</p> <p>本船は、A社が手配したタグボートにより本件浅所から引き出され、自力航行により本件岸壁北方沖約0.5Mまで移動した後、投錨</p>

	<p>した。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.6m、船尾約3.1mであり、この喫水は、本件岸壁で揚げ荷役を終えた後であったので、貨物が満載時の喫水である船首約2.5m、船尾約4.6mよりも浅い状態であった。</p> <p>船長は、本件浅所の存在を知っており、揚げ荷役後の本船の喫水であれば、本件浅所付近を航行しても問題ないと思った。</p> <p>船長は、入航船の動向が明らかになるまで、本船をその場で待機させておけば良かったと本事故後に思った。</p> <p>(付図1 航行経路図 参照)</p>
分析	<p>本船は、出航中、船長が、本件浅所の水深及び自船の喫水を確認していなかったことから、入航船を避ける際に本件浅所に向けた針路とし、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船の喫水が揚げ荷役後で浅くなっていたことで、本件浅所付近を航行しても乗り揚げることはないと思ったことから、水深等水路調査に基づく安全確認を行わなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が出航中、船長が、本件浅所の水深及び自船の喫水を確認していなかったため、入航船を避ける際に本件浅所に向けた針路とし、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>A社は、本事故後、次のとおり改善策を講じることとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自社所有船乗組員に対し安全講習会を実施し、海図及び電子海図表示装置にコースラインと避険線の設定を実施させることとした。 ・ 着離棧作業チェックリストを設定し、その中で、他の入出航船に関する情報を入手することを取り入れた。 <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、自船が出航船であっても、入航してくる船の進路や運動性能等を考慮し、自船が浅所に接近して航行しなければならない可能性がある場合は、自船が安全に航行できるようになるまで、安全な海域で待機すること。

付図1 航行経路図

