

## 船舶インシデント調査報告書

令和4年1月26日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	座洲
発生日時	令和3年2月22日 10時39分ごろ
発生場所	愛媛県東予港西条地区 西条港導灯（前灯）から真方位341° 930m付近 （概位 北緯33° 56.3′ 東経133° 10.3′）
インシデントの概要	貨物船第十六予州丸は、港奥に至る水路を南南東進中、浅所に座洲した。
インシデント調査の経過	令和3年3月1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 第十六予州丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	なし、小池造船海運株式会社（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	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 4、視界 良好 海象：波高 0.5m、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約212cm （新居浜）
インシデントの経過	<p>本船は、船長1人が乗り組み、船舶所有者及び造船所職員等8人を乗せ、機械製品製造会社の私設ドルフィン（以下「本件ドルフィン」という。）に着岸する目的で、臨時航行許可を得て、東予港西条地区の港奥に至る水路（以下「本件水路」という。）を約3ノットの対地速力で南南東進していた。</p> <p>船長は、船首方に竹竿（以下「本件竹竿」という。）を認めたので、避けようと東側に左転し、舵を戻して右舵を取りながら本件ドルフィンの付近に船首を向けようとしたところ、本船が座洲した。</p> <p>船長は、電子海図情報表示装置（以下「ECDIS」という。）で、本件水路の東側に、幅約130mで東岸に沿って南南東方に拡張している長さ約350mの浅瀬（海図上の水深0m以浅）（以下「本件浅所」という。）があり、本件ドルフィンの沖も本件浅所に覆われていることを認識していた。</p> <p>しかし、船長は、過去に本船で本件ドルフィンに着岸したことが1回あり、本件ドルフィンの沖は広い範囲が掘り下げられ、本件竹竿付近も掘り下げられているものと思っていたが、A社に問い合わせるなどして、明確な可航水域を把握していなかった。</p> <p>本件ドルフィンの西北西方沖から南南西方沖までの水域は、1970年～1980年ごろ愛媛県西条市が、産業振興の一環で西条</p>

	<p>臨海工業用地として造成する際に浚渫を行っており、本船が座洲した場所の約40m南方から本件ドルフィンの沖まで可航水域になっていた。</p> <p>A社は、平成28年に、他社の船舶が本件ドルフィンに着岸するのに伴って同社による測深調査が行われた際の測深資料を保有していたが、他の着岸する船が、浚渫された場所を通航し、着岸していたので、特に配布する必要がないと思い、配布していなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.5m、船尾約3.0mであった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、本件水路の中央付近を南南東進中、船長が、ECDISで本件浅所を認識していたものの、本件水路の明確な可航水域を把握していない中、本件竹竿付近が掘り下げられて十分な水深があると思ひ、本件竹竿を避けようと本件浅所の方に左転して航行を続けたことから、本件浅所に座洲したものと考えられる。</p> <p>船長は、過去に本船で本件ドルフィンに着岸したことがあり、本件ドルフィンの沖は広い範囲が掘り下げられ、本件竹竿付近も掘り下げられているものと思っていたものと考えられるが、本件ドルフィン付近の測深資料などを保有していなかったことから、明確な可航水域を把握していなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、本船が、本件水路の中央付近を南南東進中、船長が、ECDISで本件浅所を認識していたものの、本件水路の明確な可航水域を把握していない中、本件竹竿付近が掘り下げられて十分な水深があると思ひ、本件竹竿を避けようと本件浅所の方に左転して航行を続けたため、本件浅所に座洲したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>A社は、本インシデント後、本件ドルフィンに着岸する全ての船舶に対して、本件ドルフィン沖の測深資料を、事前に配布することとした。</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、私設岸壁の沖で、他船が離着岸時に通航しているものの、海図上で浅所になっているなど、水深が不明確な水域を通航する場合は、事前に測深資料など正確な情報を入手して水路調査を行い、可航水域を把握すること。</li> </ul>