

船舶インシデント調査報告書

令和5年11月15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5年2月2日 15時30分ごろ
発生場所	広島県尾道系崎港（松永湾西部） 尾道系崎港戸崎北防波堤西灯台から真方位317° 1,580m付近 （概位 北緯34° 24.6′ 東経133° 14.1′）
インシデントの概要	押船第二十五住力丸は、はしけS-18と押船列を構成して北進中、浅瀬に座洲した。
インシデント調査の経過	令和5年2月20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	A 押船 第二十五住力丸、65トン 135275、有限会社住力商事 B はしけ S-18、約1,051トン なし、有限会社住力商事
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）（履歴限定）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮高 約138cm（尾道）
インシデントの経過	<p>A船は、船長ほか2人が乗り組み、船首を石材約500m³を積載したB船の船尾部に嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成して広島県江田島市江田島南部の石切場前の岸壁を出航し、尾道系崎港に向かった。</p> <p>本船は、尾道系崎港に入港した後、尾道系崎港尾道水道東第6灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）を航過したのちに目的の岸壁に向けて右転するつもりで、尾道系崎港第1航路を北西進した。</p> <p>船長は、本件灯浮標を航過したのちに右転すると、そこにいた作業船に接近し過ぎるおそれがあったので、本件灯浮標の手前で右転し、尾道系崎港第1航路北方に拡張する干出浜の西側に沿う針路とした後、A船押船列は、約3ノットの対地速力で、手動操舵により北進中、同干出浜西方の浅瀬（以下「本件浅瀬」という。）に座洲した。</p> <p>船長は、船体がゆっくり停止したので、A船押船列が座洲したことを知った。</p> <p>A船押船列は、潮位の上昇を待って自力で離洲した。</p> <p>船長は、本インシデント発生場所付近を船長として航行した経験が3回あり、GPSプロッターにも表示されていたので、本件浅瀬があ</p>

	<p>ることを知っていたが、低潮時以外に本件浅瀬の上を通航したことがあり、前任の船長も本件浅瀬の上を何度か通航したことがあったので、低潮時でも本件浅瀬の上を通航できると思っていた。</p> <p>A船の喫水は、船首不詳、船尾約3.3mであり、B船の喫水は、船首約2.0mで、船尾約2.3mであった。</p>
分析	<p>A船押船列は、尾道糸崎港内を北進中、船長が、低潮時でも本件浅瀬の上を通航できると思い、本件浅瀬に向かって航行を続けたことから、本件浅瀬に座洲したものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、A船押船列が尾道糸崎港内を北進中、船長が、低潮時でも本件浅瀬の上を通航できると思い、本件浅瀬に向かって航行を続けたため、本件浅瀬に座洲し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、浅瀬のある海域を航行する場合、自船の喫水、水深及び潮汐の関係を十分に調査すること。 ・ 船長は、座洲等の航行の安全に係る事故等の発生時には、速やかに海上保安庁に通報すること。