

船舶インシデント調査報告書

令和5年4月19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4年7月29日 13時43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342° 890m付近 （概位 北緯33° 56.3′ 東経133° 10.3′）
インシデントの概要	引火性液体物質ばら積船兼液体化学薬品ばら積船第二十二旭豊丸 は、水路を港外に向けて北北西進中、浅所に座洲した。
インシデント調査の経過	令和4年8月8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	引火性液体物質ばら積船兼液体化学薬品ばら積船 第二十二旭豊丸、 499トン 137082、旭豊汽船株式会社
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約213cm
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、東予港西条地区の南南東方に延びる水路（幅約400m、以下「本件水路」という。）の東岸にある化学製品製造会社の私設岸壁を後進で離岸後、本件水路出口に向けて反転し、機関を微速運転として北北西進した。</p> <p>船長は、GPSプロッターとの重畳機能のあるレーダーを、2海里レンジ、コースアップとし、GPSプロッターを作動させた状態で、操舵スタンドの前に立って操船していた。</p> <p>船長は、左舷船首方約500mに浚渫船（西側に台船を接舷した状態、以下「本件浚渫船」という。）が停泊しているのを認めたので、本件水路中央の方に針路を取らずに少し本件水路東岸（以下「東岸」という。）寄りのまま本件水路に沿って北北西進することにした。</p> <p>船長は、このまま行けば東岸から拡張している浅所（以下「本件浅所」という。）付近を通過することになるものの、目視で確認したところ、本船が、東岸から西方に十分離れていたため、本件浅所西端の西方の可航水域内を通航できるものと思い、約7～8ノットの対地速力で航行を続けていたところ、本船が本件浅所西側に座洲した。</p> <p>本船は、潮位の上昇を待って、自力離礁した。</p> <p>船長は、レーダー画面上に重畳表示される等深線により本件浅所を確認し、船位及び本件浅所の関係を確認すべきであったと本インシデ</p>

	<p>ント後に思った。</p> <p>海図W1236によれば、本件浅所は、水深が約0m以浅で東岸から約130m拡延し、その西方に、本件水路西岸側の浅所（水深約0m以浅）東端の場所付近まで約150mが本船の可航水域であった。</p> <p>本件浚渫船は、本件水路中央付近の浚渫作業を行っていたが、作業責任者が、本船が通航することを把握していたので、本船の通過時間には、本件浅所西端と本件浚渫船の間に約60m（西側に約30m）の可航水域が確保されるよう、スパットで船体を固定し、浚渫作業を中断していた。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.3m、船尾約3.1mであった。</p>
分析	<p>本船は、本件浚渫船が本件水路内に停泊している状況下、本件浚渫船と東岸の間に向けて北北西進中、船長が、目視のみで、本件浅所から西方に離れて航行できると思い、本件浅所西側に向かっ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、離岸して本件水路中央の方に針路を取らずに少し東岸寄りのまま本件水路に沿って北北西進することにした際、本船が、東岸から西方に十分離れていたことを目視で確認したことから、本件浅所西端から西方に離れて可航水域内を通航できると思ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、本件浚渫船が本件水路内に停泊している状況下、本件浚渫船と東岸の間に向けて北北西進中、船長が、目視のみで、本件浅所から西方に離れて航行できると思い、本件浅所西側に向かっ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>
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、浅所により可航水域が制限される水路で、停泊している浚渫船などの近くを通航するときには、必ず海図、またはGPSプロッター、等深線を表示したレーダーを見て自船の可航水域を確認し、安全な針路を選定して船位を正確に把握しながら、航行すること。