

船舶インシデント調査報告書

令和5年5月17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9月10日 13時14分ごろ
発生場所	山口県宇部港内 宇部港西防波堤灯台から真方位295° 1,400m付近 (概位 北緯33° 56.6′ 東経131° 13.1′)
インシデントの概要	貨物船8かんのんは、南西進中、浅所に座洲した。
インシデント調査の経過	令和4年9月20日、主管調査官（門司事務所）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 8かんのん、418トン
船舶番号、船舶所有者等	141119、恒見海運株式会社
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 南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約88cm（宇部）
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、石炭灰約1,380tを積載し、船首約3.20m、船尾約4.78mの喫水で、愛知県衣浦港に向け、出船左舷着けで着棧していた宇部港内の‘沖の山石炭第1出荷棧橋’（以下「本件棧橋」という。）を離棧した。</p> <p>船長は、港奥の工業運河から興産大橋下に続く水路（以下「本件水路」という。）の南側が浅いので、その水域よりも北側を航行して本件棧橋南西方の同大橋下へ向かうこととした。</p> <p>本船は、船長が、操舵スタンド後方の海図台付近に設置された音響測深器で水深を確かめ、もっと深いところがあるのではないかと思いつながら約3.3ノットの対地速力で西進中、本件水路の北側に出て航行し、北側の浅所（以下「本件浅所」という。）に座洲した。</p> <p>船長は、自力離礁を試みたが離礁できず、主機の冷却用海水取入口が泥で塞がったことにより主機が停止したので、海上保安庁へ通報して救助を要請し、その後、本船は、巡視艇によって引き出され、同艇にえい航され、宇部港内に錨泊した。</p> <p>海上保安庁の水路誌には、本インシデント発生場所の港奥にある、工業運河入口に至る水路は可航幅が約100m、水深2.5～4.5mであると記載されている。</p> <p>船長は、本件棧橋を離棧後に興産大橋下を航行した経験が約5回あり、本インシデント当時、GPSプロッター及びレーダーを作動させていたが、音響測深器で水深を確かめることに意識を向け、船位の確</p>

	認が十分でなかったと本事故後に思った。
分析	<p>本船は、宇部港内において、興産大橋下に向けて本件水路を航行する際、船長が、本件水路の南側の浅所を避けようと思い、船位の確認より、音響測深器で水深を確かめることに意識を向けて西進を続けていたことから、本件水路の北側に出て航行していたことに気付かず、本件浅所に座洲したものと考えられる。</p> <p>船長は、もっと深いところがあるのではないかと思っていたことから、音響測深機で水深を確かめることに意識を向けていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、宇部港内において、興産大橋下に向けて本件水路を航行する際、船長が、本件水路の南側の浅所を避けようと思い、船位の確認より、音響測深器で水深を確かめることに意識を向けて西進を続けていたため、本件水路の北側に出て航行していたことに気付かず、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、掘り下げられた水路が設けられた狭い海域を航行する場合、水深状況を確認することだけに意識を向けることなく、レーダー、GPSプロッター等を活用して船位を確認しながら操船すること。