

船舶インシデント調査報告書

令和6年1月24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7月14日 09時40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338° 1,300m付近 （概位 北緯33° 56.4′ 東経133° 10.2′）
インシデントの概要	貨物船 ^{てんま} 天馬丸は、南東進中、浅瀬に座洲した。
インシデント調査の経過	令和5年8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 天馬丸、734トン
船舶番号、船舶所有者等	142275、有限会社正徳汽船、大旺海運有限会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、東予港西条地区港奥の岸壁に向かう目的で、同港港口の西条港第1号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）と西条港第2号灯浮標の間に向け、船長が手動操舵で操船に当たり、約3.0～3.5ノット（kn）の対地速力で南南東進していた。</p> <p>船長は、東予港西条地区港奥に向かう掘り下げられた水路（以下「本件水路」という。）の中央やや西寄りに作業中の^{しゅんせつ}浚渫船を認め、本件灯浮標まで約150mとなったとき、同船の陰から現れた本件水路の中央付近を北進する引船（以下「B船」という。）を認めた。</p> <p>船長は、本件水路の両側が浅くなっていることを知っていたが、B船を避けるだけの水域はあると思い、浚渫船とは反対側の本件水路の東寄りを航行することとし、約10°左転し、3.0kn以下に減速して航行を続けた。</p> <p>船長は、本件灯浮標を通過して更に約3°左転して南東進し、B船を右舷方に見て通過して元の針路に戻そうとしたところ、本船の行きあしが止まり、本件水路東側の浅瀬（以下「東側の浅瀬」という。）に座洲したことを知った。</p> <p>（図1参照）</p>

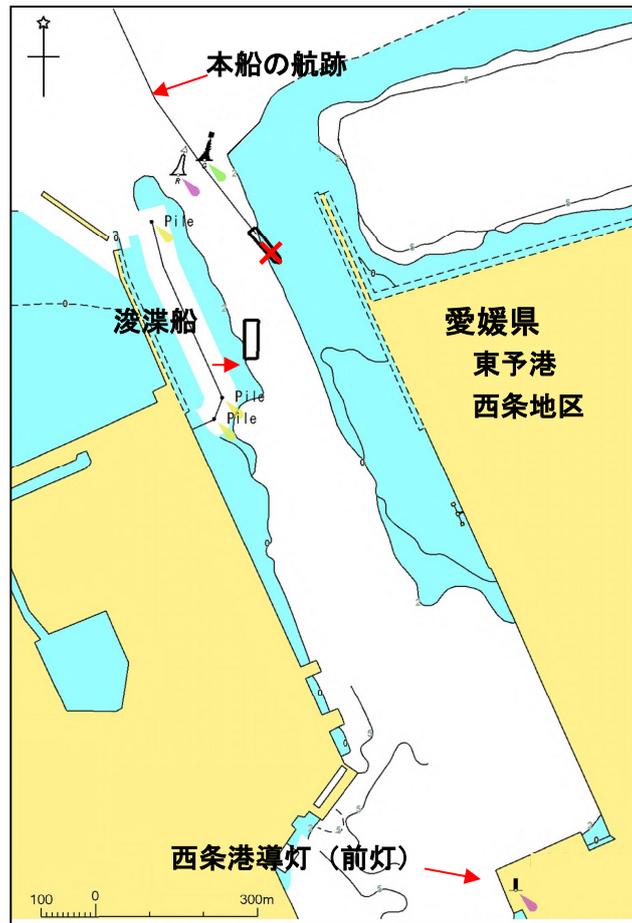


図1 事故発生経過概略図

本船の喫水は、船首約3.65m、船尾約5.15mであった。

本船は、満潮を待って、タグボートにより引き出された。

本船に搭載されていた電子海図は、拡大表示すれば、東側の浅瀬を表示することができたが、船長は、B船を避けることに注意が向いていて、電子海図による確認を行っていなかった。

船長は、B船を視認したとき、直ちに後進にかければ、本件灯浮標に至るまでに停止することができたと本インシデント後に思った。

海上保安部は、本インシデントの目撃者の通報により、本インシデントの発生を知った。

分析

本船は、本件水路入口付近を南南東進中、船長が、本件水路の中央付近を反航するB船を認めた際、B船を避けるだけの水域があると思い、左転して本件水路の東寄りを南東進したことから、東側の浅瀬に向かうこととなり、同浅瀬に座洲したものと考えられる。

本船は、船長がB船を視認した際、直ちに機関を後進とすることにより、本件灯浮標に至るまでに停止して本件水路の外で待機できたものと考えられる。

本船に搭載されていた電子海図は、拡大表示すれば、東側の浅瀬を表示することができたが、船長は、B船を避けることに注意が向いていて、電子海図による確認を行っていなかったものと考えられる。

<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が本件水路入口付近を南南東進中、船長が、本件水路の中央付近を反航するB船を避けるだけの水域があると思ひ、左転して本件水路の東寄りを南東進したため、東側の浅瀬に向かうこととなり、同浅瀬に座洲したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、入港する港で掘り下げられた水路等がある場合、あらかじめ海図等で水路調査し、避険線等を設定しておくこと。 ・ 船長は、掘り下げられた水路等の端に寄って航行する必要がある場合、電子海図等を拡大表示して可航水域と浅瀬の境界線を確認すること。 ・ 船長は、掘り下げられた水路等に向けて航行中、同水路等で行き会う他船を認めた場合、直ちに行きあしを止めて、同水路等の外で待機すること。 ・ 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。