

船舶インシデント調査報告書

令和6年7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12月7日 09時35分ごろ
発生場所	香川県三豊市詫間港 三玉岩灯標から真方位136° 1.08海里付近 (概位 北緯34° 14.1′ 東経133° 41.3′)
インシデントの概要	貨物船第十六予州丸は、離岸操船中、浅所に座洲した。
インシデント調査の経過	令和5年12月12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	144035、株式会社予州興業（A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、風向 西、風速 約15～20m/s（突風）、視界良好 海象：波向 西、波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の中央期 三豊市には、令和5年12月6日18時14分に強風注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、南北に延びる詫間港水出岸壁（以下「本件岸壁」という。）の西側に船首を南に向け、右舷方に船首錨を2節（1節の長さが約25m）及び船尾錨を約2節半延ばした状態で、左舷着けで着岸していた。</p> <p>本件岸壁の南端より南方には浅所（以下「本件浅所」という。）があり、本船の船首は、同南端から北方に20m付近に位置していた。</p> <p>船長は、着岸してから約3時間半、あまり変化なく右舷方から約10m/sの風を受けていたので、急に風が強まることはないと思い、前進しながら右回頭して反転できると思い離岸を開始した。</p> <p>船長は、船首及び船尾から延ばしていた右舷錨の錨鎖を巻き取り、主機、舵及びバウスラスターを使用して船首を北西方に向けようとしていたところ、約15～20m/sの西の突風が吹き出したことを知った。</p> <p>本船は、約20°～30°右回頭したところで、船首及び船尾の錨が揚がり、僅かに前進し、船首が南南西方から西方に右回頭しながら前進したが、西からの突風により、東方に風圧力を受けながら南進を続け、船首が右舷方に約100°以上右回頭したところで船尾が本件浅所に座洲した。（図1参照）</p>

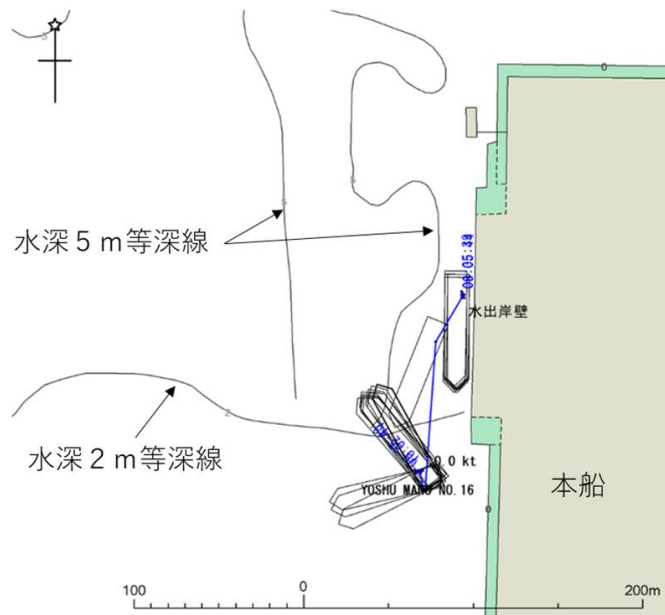


図1 本船が座州するまでの経路図（AIS記録）

本船は、潮位が上がるまで待機し、A社が手配した作業船の支援を受け、引き出された。

本船の喫水は、船首が約1.5m、船尾が約3.0mであった。

船長は、次の福山港^{ふくやま}の荷役業務担当者からできるだけ早く福山港に入港して欲しい旨の依頼を受け、午前中に詫間港を出航しなければならないと思っていた。

船長は、離岸時、本件浅所までの距離が近いと思ったが、右舷方から強風を受ける状態で、後進での離岸を行うと進路が安定しにくいので、前進で右回頭し、離岸する判断をした。

船長は、風が収まるまで出航を待てば良かったと本インシデント後に思った。

分析

本船は、離岸中、船長が、右回頭しながら離岸を開始したところ、急に約15～20m/sの西風を受けて東方に風圧力を受けたことから、右回頭しながら南進して、船尾が本件浅所に座洲したものと考えられる。

本船は、離岸後、南南西方から西方に主機、舵及びバウスラスタを使用し、右回頭中であつたが、東方に圧流されたことから、南進する状態になった可能性が考えられる。

船長は、本件岸壁に着岸した後風速風向に大きな変化がなく急に西風が強くなるとは思わなかったこと、また、荷役業務担当者から次の港に早く入港するよう依頼されていたことから、強風注意報が発表され、約10m/sの西風を右舷方から受ける状況下、離岸を開始したものと考えられる。

原因	本インシデントは、本船が、離岸中、船長が、右回頭しながら離岸を開始したところ、急に約15～20m/sの西風を受けて東方に風圧力を受けたため、右回頭しながら南進して、船尾が本件浅所に座洲したものと考えられる。
再発防止策	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。 <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、強風下の離岸に際して、風向風速の変化を観察しつつ自船の圧流方向を見極め、浅所に接近しない安全な方法で離岸すること。また、自船の操縦性能では離岸が困難な場合は、風の状況を勘案し離岸を一時見合わせるか、タグボート等を躊躇なく使用すること。