

船舶インシデント調査報告書

令和7年8月27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7年3月1日 01時30分頃
発生場所	岡山県倉敷市水島港（高梁川河口付近） 水島港玉島防波堤灯台から真方位058° 2.2海里付近 （概位 北緯34° 31.0′ 東経133° 42.1′）
インシデントの概要	貨物船第十青雲丸は、左回頭中、浅所に座洲した。
インシデント調査の経過	令和7年3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 第十青雲丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	140494、岡本海運有限公司（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 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 244cm（水島）
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、愛知県名古屋港に向けて水島港の民間企業の高梁川河口付近に位置する全天候岸壁に右舷着けの状態から離岸した。</p> <p>船長は、全天候岸壁へ入出航するに当たり、事前に海図等により高梁川河口付近の水深などの水路調査を行っていなかった。</p> <p>船長は、離岸する直前にGPSプロッターの電源を入れ、操舵スタンドの前に立って手動操舵により単独で操船に当たり、主機を微速力前進とし、左舵を取って左回頭を始めた。</p> <p>船長は、本船のGPSプロッターは、電源を入れてから起動するまで約5分間掛かるので、画面が表示されていないと思った。</p> <p>本船は、約1.5ノットの対地速力で左回頭中、船長が、GPSプロッターが起動した後も、同プロッターを使用して水深等の確認を行わなかったため、水島港全天候岸壁西方沖の底質が泥及び砂の水深約2.3mの浅所（以下「本件浅所」という。）の存在に気付かず、本件浅所に座洲した。（図1参照）</p>

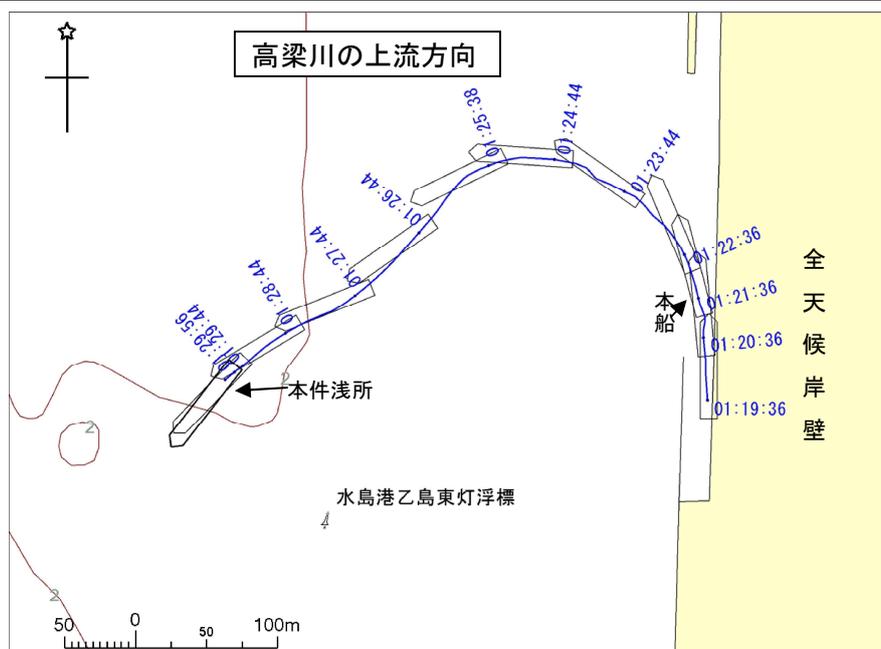


図1 航行経路図

船長は、海上保安庁に本インシデント発生 の通報を行うとともにA社担当者 に同旨の連絡を行った。

本船は、A社担当者が手配したタグボートにより引き出された。

本船の喫水は、船首約3.5m、船尾約4.8mの喫水であった。

船長は、海上経験が約20年あり、水島港での出入航経験が幾度もあったものの、全天候岸壁のある高梁川河口付近に入航するのが初めてであった。船長は、漠然と高梁川の川幅全域に航行できる水域が広がっていると思い、水路調査を行っていなかったため、高梁川河口の右岸側に浅所が存在することを知らなかった。

船長は、本インシデント発生後にGPSプロッターを見たところ、本件浅所が表示されているのを確認した。

<p>分析</p>	<p>本船は、船長が、事前に水路調査を行っていなかったことから、本件浅所の存在に気付かず、本件浅所に座洲したものと考えられる。</p> <p>船長は、左回頭中、GPSプロッターの画面を見ていなかったことから、本件浅所の存在に気付いていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、夜間、本船が、左回頭中、船長が、事前に水路調査を行っていなかったため、本件浅所の存在に気付かず、本件浅所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、入出航する際は、事前に海図等により港内の水路調査を行うとともに、GPSプロッター等を使用して船位の確認を適切に行うこと。