

船舶事故等調査報告書

平成21年10月1日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2009門第82号	
事故等種類	損傷（架空線）	
発生日時	平成21年2月21日 09時30分ごろ	
発生場所	大分県 元ノ間灯標から真方位025° 100m付近 (概位 北緯32° 57.0′ 東経132° 04.3′)	
事故等調査の経過	平成21年5月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。	
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 押船 ^{せいこう} 清幸丸、19トン 290-23019広島、瀬川海運株式会社 B バージ さわやか3号、889トン なし、瀬川海運株式会社	
乗組員等に関する情報	A 船長、一級小型船舶操縦士 B なし	
死傷者等	なし	
損傷	大分県佐伯市元ノ間海峡の架空線（光ケーブル）が切断	
事故等の経過	A船は、船長ほか4人が乗り組み、B船を押し、元ノ間海峡を航行中、B船のクレーン（ジブ長さ26m）のワイヤー点検のためクレーンを起こし、甲板員による点検作業を行っていたところ、クレーンが架空線に接触して切断したが、このことに気付かないまま航行を続け、海上保安庁からの連絡で事故を知った。 色利港出港時、A船の喫水は船首約1.0m、船尾約2.6m、B船の喫水は船首約1.1m、船尾約1.0mであった。	
気象・海象	気象：天気 晴れ、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮末期、潮高 約100cm	
その他の事項	海図記載の架空線の高さは23mである。	
分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり なし なし A船は、今回が初めての元ノ間海峡通航であったが、水路調査を行わなかったため、元ノ間海峡の架空線の存在を知らなかったものと考えられる。 A船は、B船のクレーンを起こし、元ノ間海峡を航行し、クレーンが架空線に接触して切断したの と考えられる。
原因	本事故は、A船が、押していたB船のクレーンを起こして元ノ間海峡を航行中、水路調査を行わなかったため、存在を知らなかった架空線に同クレーンを接触させて切断したことにより発生したの と考えられる。	