

船舶事故等調査報告書

平成21年10月29日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2009門第36号	
事故等種類	乗揚	
発生日時	平成21年1月28日 07時07分ごろ	
発生場所	山口県下関市吉見漁港 吉見港A防波堤灯台から真方位238°930m付近 (概位 北緯34°03.7′ 東経130°53.5′)	
事故等調査の経過	平成21年3月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。	
事実情報	<p>船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等</p> <p>A 押船 <sup>はやとも</sup>早鞆丸、297トン 137022、馬越海運有限会社</p> <p>B バージ ようこう（非自航船）、約2,574トン なし、馬越海運有限会社</p>	
乗組員等に関する情報	<p>A 船長、五級海技士（航海）</p> <p>A 次席一等航海士、四級海技士（航海）</p>	
死傷者等	なし	
損傷	<p>A なし</p> <p>B 船首部船底に軽微な凹損及びき裂（最大幅90mm）</p>	
事故等の経過	<p>A船は、船長及び次席一等航海士（以下「次一航士」という。）ほか4人が乗り組み、空船のB船を船首に結合して押船列（以下「A船押船列」という。）を形成し、A船の最大喫水約4.0m、B船の最大喫水約2.8mで、採石場に向かう際、採石場を視認できなかったため、電話で荷主関係者と連絡を取り、吉見漁港沖の賀茂島を右舷に見て接近するようにとの情報を得た。</p> <p>このため、次一航士は、採石場は吉見漁港の港内にあるものと思い込み、機関長を手動操舵につけて、同港内へ向けて北東進した。</p> <p>次一航士は、吉見漁港は初めての入港で、右舷側の賀茂島と左舷側の網代ノ鼻との間に浅瀬があることを知らず、同島を右舷に見て航行すれば良いとの情報を得ていたことから、レーダー画面に表示されていたGPSプロッターの映像で水深を確認するなど、水路調査を行うことなく、同浅瀬に向首して航行した。</p> <p>次一航士は、何となく様子がおかしいと感じ、機関を全速力後進にかけたが、A船押船列は、ゆっくり前進中、平成21年1月28日07時07分ごろ、B船の船首が浅瀬に乗り揚げた。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 快晴、風向 東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮中央期</p>	
分析	乗組員等の関与	あり
	船体・機関等の関与	なし
	気象・海象の関与	なし
	判明した事項の解析	次一航士は、船長の父親で前任の船長でもあり

	<p>実質的に船長職をとっていたものと考えられる。</p> <p>次一航士は、賀茂島を右舷に見て航行すれば吉見漁港に無難に入港できるものと思込み、GPSプロッターの映像で水深を確かめるなど、水路調査を適切に行わなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船押船列が吉見漁港に初めて入港する際、水路調査を適切に行わなかったため、同漁港南西方の賀茂島と網代ノ鼻との間にある浅瀬の存在に気付かず、B船が同浅瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>