

船舶事故調査報告書

平成25年10月10日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）
委員 庄司 邦昭
委員 根本 美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成24年3月7日 07時10分ごろ
発生場所	関門港響新港区 福岡県北九州市所在の響新港東1号防波堤西灯台から真方位159°2,400m付近 (概位 北緯33°56.0′ 東経130°47.1′)
事故調査の経過	平成24年9月24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 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	貨物船 ^{せいかい} 誠海丸、499トン 140069、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、誠洋汽船株式会社 74.20m×12.10m×7.34m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成16年7月25日
乗組員等に関する情報	船長 男性 54歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成4年7月2日 免状交付年月日 平成19年4月17日 免状有効期間満了日 平成24年7月1日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に凹損、プロペラ翼に欠損
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、船長が、1人で手動操舵及び主機操作を行いながら、関門港響新港区の響泊地を航行中、同泊地東方の‘ほぼ東西に延びた幅約130mの響灘水路’（以下「本件水路」という。）の西口から約700m東方で南側にある岸壁（以下「本件岸壁」という。）に出船左舷着けで着岸することにした。 船長は、本件水路の水深が水路の両岸に向かって浅くなっており、ほぼ中央部分しか安全に航行できないこと、及び本件岸壁の手前で安全に回頭することができないことを知っていたので、本船を本件水路の西口の手前で右回頭させて船尾を西口に向け、主機を後進とし、後進で東進しながら、本件水路に入った。 船長は、本件岸壁に近づいた頃、主機を停止して後進惰力で航行

	<p>し、主機をすぐに始動できる状態として船橋中央の操舵スタンドの後ろに立ち、本件岸壁との接近状況を確認していた。</p> <p>船長は、本船が約3ノットの速力で本件岸壁に接近したとき、船首が右に振れだしたことから、船尾が本件水路の南岸に寄っていることに気付き、舵を左一杯にし、主機を始動して前進にかけ、船尾を右に振ろうとしたが、後進を続け、平成24年3月7日07時10分ごろ左舷船尾が本件岸壁前面西方の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、自力で浅所から離脱し、本件岸壁に着岸した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮高 約0.7m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約3.22m、船尾約4.42mであった。</p> <p>着岸予定場所は、本事故発生場所付近から約50m東方であり、海図水深は約5mである。</p> <p>船長は、これまで本件岸壁に着岸した経験がなかった。</p> <p>本船の入港配置は、船首に2人、船尾に2人であった。</p>
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	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、関門港響新港区の本件水路において、主機を停止して後進惰力で東進中、船長が、船尾が左方に振られて本件水路の南岸に寄っていることに気付き、舵を左一杯にし、主機を始動して前進にかけたが、後進行きあしがあったことから、左舷船尾が、本件岸壁前面西方の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、関門港響新港区の本件水路において、主機を停止して後進惰力で東進中、船長が、船尾が左方に振られて本件水路の南岸に寄っていることに気付き、舵を左一杯にし、主機を始動して前進にかけたが、後進行きあしがあったため、左舷船尾が、本件岸壁前面西方の浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・適切な後進行きあしとなるよう、速力の調整を行うこと。 ・着岸作業においては、船首及び船尾に配置された乗組員と連絡を密にすること。