

船舶事故等調査報告書

平成25年11月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013門第96号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成25年8月1日 07時45分ごろ
発生場所	関門港若松第1区 福岡県北九州市若松区所在の二島信号所から真方位077° 1,090m付近 (概位 北緯33° 53.1' 東経130° 47.2')
事故等調査の経過	平成25年8月2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	引船 第八天常丸、127トン
船舶番号、船舶所有者等	131009、神原ロジスティクス株式会社
乗組員等に関する情報	船長、三級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	スケグ（キール及び船尾骨材）に擦過傷
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、船首約2.0m、船尾約3.8mの喫水で関門港若松航路を南西進中、関門港若松航路第2号灯浮標を右舷方に見て通過し、関門港奥洞海航路に差し掛かった頃、船長が、船首方の関門港奥洞海航路第6号灯浮標付近に起重機船の押船列が北東進することを認めた。</p> <p>船長は、航路幅が狭いので、本船が航路外で待機して押船列を優先させようと考え、関門港若松航路第4号灯浮標付近で航路の北側に出てGPSプロッターを見ながら、微速力で航路外を航行した。</p> <p>船長は、GPSプロッターに表示された貯木場を示す枠線を5m等深線と思い、同枠線に接近しないように関門港若松第1区を南西進中、平成25年8月1日07時45分ごろ本船が航路と貯木場の間の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、自力で離礁することができず、2日05時25分ごろ他船に引き降ろされた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 3</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期、潮高 約1.2m</p>
その他の事項	<p>海図（W1265）によれば、本事故発生場所付近の水深は0mであり、底質は泥である。</p> <p>船長は、本事故発生海域を過去に航行した経験が数回あったが、航路外の状況については、熟知していなかった。</p> <p>本船には、本事故発生海域の海図が備えられていたが、船長は、G</p>

	<p>PSプロッターのみで安全に航行できると考え、海図での確認は行っていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、関門港若松航路を南西進中、船長が、船首方に反航する押船列を認めた際、押船列を優先させようと考え、航路外に出て航路北側の関門港若松第1区を南西進中、GPSプロッターの画面に表示された貯木場を示す枠線を5m等深線と思い込んで航行したことから、航路と貯木場との間の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、関門港若松航路を南西進中、船長が、反航する押船列を優先させようと考え、航路外に出て航路北側の関門港若松第1区を南西進中、GPSプロッターの画面に表示された貯木場を示す枠線を5m等深線と思い込んで航行したため、航路と貯木場との間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>
<p>参考</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"> ・海図を使用して確実な水路調査を実施すること。 ・安易に航路外を航行しないこと。