

船舶事故等調査報告書

平成25年3月28日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012広第127号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成24年2月10日 13時20分ごろ
発生場所	広島県尾道市重井港 重井港西浜第3防波堤灯台から真方位104°460m付近 (概位 北緯34°20.4′ 東経133°08.5′)
事故等調査の経過	平成24年7月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 第五十芸予丸、19トン 260-33362 愛媛、芸予マリン有限会社 B 台船 げいよ1号、900トン（載貨重量トン） なし、芸予マリン有限会社
乗組員等に関する情報	船長A、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A 船首船底に凹損、プロペラ全翼（4枚）端に欠損及び曲損 B なし
事故等の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、平成24年2月10日11時00分ごろ～13時00分ごろにかけ、重井港最奥部の浚渫作業現場において、B船に土砂約900tを積み込み、作業終了後、広島県尾道系崎港第6区に向け、船首尾共に約2.65mの喫水でB船の押航を開始した。 A船は、船首を港外に向けるために極微速力前進で回頭中、13時20分ごろ重井港西浜第3防波堤灯台から真方位104°460m付近の浅所に乗り揚げた。 船長Aは、船底に衝撃を感じて船体を停止させ、続いて主機を後進に操縦したところ、船尾付近に再び衝撃を感じ、A船及びB船の各部を点検したが、異常を認めなかったため運航を続け、14時20分ごろ尾道系崎港第6区に入港した。 A船は、その後、操舵室で振動を感じるようになったが、運航を継続し、6月末に入渠した際、船首船底に凹損及びプロペラ全翼端に欠損及び曲損が発見されたので、損傷部を修理した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 2 海象：潮汐 下げ潮の初期（尾道市土生港） 潮高 12時00分 348cm 12時30分 350cm

	<p>13時00分 347cm</p> <p>13時20分 304cm</p>
その他の事項	<p>A船は、推進装置を2基備えていた。</p> <p>B船の寸法は、長さ50m、幅14m、深さ3mであった。</p> <p>重井港のフェリー棧橋の更に東側奥は、水深が約0.7mであった。</p> <p>船長Aは、重井港のフェリー棧橋の更に東側奥が、満潮時でなければ出入りできない場所であることを知っていた。</p>
<b>分析</b> 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>あり</p> <p>A船は、重井港の最奥部において、B船を押しながら出港しようとして回頭中、船長Aが、重井港最奥部の水深が浅いので、A船が同部を出入りするには満潮時でなければならぬことを知っていたものの、出港時には満潮時を過ぎていたことを把握していなかったことから、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、A船が、重井港の最奥部において、B船を押しながら出港しようとして回頭中、船長Aが満潮時を過ぎていたことを把握していなかったため、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>
<b>参考</b>	<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"> <li>・水深に余裕のない海域で出入港を行う際には、水深、潮高及び喫水を勘案し、余裕水深を確認して出入港の時刻を判断すること。</li> </ul>