

船舶事故等調査報告書

平成25年7月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013長第20号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成25年1月29日 15時35分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市佐世保港 佐世保港弁天島灯台から真方位094°3,210m付近 (概位 北緯33°08.6′ 東経129°45.0′)
事故等調査の経過	平成25年3月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 東進丸、19トン
船舶番号、船舶所有者等	292-40732長崎、佐世保港湾運輸株式会社
乗組員等に関する情報	船長、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	左舷推進器のプロペラ翼及びプロペラ軸に曲損
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、デッキバージ2隻を縦列にえい航し、佐世保港の船舶解体工場の棧橋（以下「本件棧橋」という。）にデッキバージを着棧させるため、北方を向いた状態で本件棧橋東側に前方のデッキバージが並ぶ位置まで引き入れた。</p> <p>本船は、デッキバージを横から押して着棧させるため、えい航索を離して対地速力約6ノットで右転中、平成25年1月29日15時35分ごろ、船首が南方を向いたとき、左舷推進器が海底にあったコンクリート塊に乗り揚げた。</p> <p>本船は、停止した左舷機関を始動してデッキバージの着棧作業を行って停泊したが、翌朝、機関を始動したところ、船尾が振動したので、造船所へえい航されて損傷部が修理された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 低潮期（大潮）</p>
その他の事項	<p>本事故発生海域は、北側の岸壁と同岸壁から南南東方に向けて築造された長さ約70mの突堤（以下「東方突堤」という。）及び東方突堤から西方へ約70m隔てて東方突堤と平行に設置された長さ約100mの本件棧橋とにコの字状に囲まれていた。</p> <p>船長は、本事故発生海域の中央部及び本件棧橋側は浚渫されていたものの、東方突堤側が浚渫されていないことを知っていたが、東方突堤付近の海底にコンクリート塊が、約2、3個存在していたことは本事故後に知った。</p> <p>本船が乗り揚げたコンクリート塊は、長さ約3m、幅約1.5m、</p>

	<p>厚さ約2 mであり、海底から斜めに立ち上がっており、本事故発生時、その頂部は海面下約1～1.5 mであった。</p> <p>本船の喫水は、本事故当時、船首約0.8 m、船尾約2.2 mであった。</p> <p>船長は、前方のデッキバージを本件棧橋に並ぶように引き入れた際、デッキバージと本件棧橋との角度を調整するために更に引き、本船がふだんより本件棧橋と東方突堤間の奥まで入ってえい航索を離した。</p> <p>船長は、本事故前、本事故発生海域で大潮の低潮期にデッキバージの着棧作業を行ったことはなかった。</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 あり</p> <p>本船は、佐世保港において、大潮の低潮期にデッキバージの着棧作業を行っていた際、船長がふだんより本件棧橋と東方突堤間の奥までデッキバージを引き入れてえい航索を離して右回頭を行ったことから、浚渫されていない東方突堤寄りを航行することとなり、左舷推進器が海底のコンクリート塊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、佐世保港において、大潮の低潮期にデッキバージの着棧作業を行っていた際、船長がふだんより本件棧橋と東方突堤間の奥までデッキバージを引き入れてえい航索を離して右回頭を行ったため、浚渫されていない東方突堤寄りを航行することとなり、左舷推進器が海底のコンクリート塊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>船長は、本事故後、低潮期に本件棧橋にデッキバージを係留する場合、本件棧橋の南方沖でえい航索を離し、デッキバージを後方から押して着棧させるなどの本件棧橋と東方突堤間に入らないような方法を採用こととした。</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"> ・ 航行する海域の水深や海底障害物の存在について、日頃から情報収集に努めること。 ・ 水深の浅い海域では、低潮期を避けて航行すること。