

船舶事故等調査報告書

平成25年8月29日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013門第23号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成25年2月26日 06時20分ごろ
発生場所	関門港外の安瀬泊地北方沖 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083°4,200m付近 (概位 北緯33°57.5' 東経130°49.0')
事故等調査の経過	平成25年3月1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 船舶番号、船舶所有者等	A 押船 第十一 ^{ほうえい} 豊栄丸、414トン 136551、豊栄建設株式会社 B パージ ^{とうしん} 東進、約4,266トン なし、豊栄建設株式会社
乗組員等に関する情報	A 次席一等航海士（航海士A）、四級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A なし B 船底外板に擦過傷
事故等の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか4人が乗り組み、砂約6,000tを積載した無人のB船の船尾凹部に船首部を結合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、航海士Aが、単独で航海当直に就き、関門港の北九州市若松区北方沖の横瀬を関門航路に向けて手動操舵で対地速力約10ノット、針路095°（真方位、以下同じ。）として航行中、船首方の六連島西水路第6号灯浮標近くに反航船3隻を認めて舵を右に取ったのち、反航船3隻が通過したので、元の針路である095°として航行した。 航海士Aは、3海里レンジにしたレーダーを見ながら東進中、平成25年2月26日06時20分ごろ、衝撃を感じ、乗り揚げたので、機関を中立にしたのち、船長に報告した。 A船押船列は、航海士Aから報告を受けた船長Aが直ちに昇橋し、潮が満ちて来るのを待って06時50分ごろ自力で離礁したのち、付近に錨泊した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期 日出時刻：06時49分ごろ
その他の事項	A船は、針路線を海図上に記載し、GPSプロッターの画面に表示

	<p>していた。</p> <p>A船の喫水は、中央で約5.4mであり、B船の喫水は、船首及び船尾共に約5.4mであった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船押船列は、関門港外の北九州市若松区北方沖を東進中、航海士Aが、反航船3隻を避けようとして舵を右に取って航行したのち、定めていた針路線へ戻らずに航行したことから、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、日出前の薄明時、A船押船列が、関門港外の北九州市若松区北方沖を東進中、航海士Aが、反航船を避けようとして舵を右に取って航行したのち、定めていた針路線へ戻らずに航行したため、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>
<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"> ・航行中、反航船などを避けるために針路を変更したのちは、速やかに船位を測定して予定の針路線に戻ることに。