


船舶事故調査報告書

平成26年3月27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25年11月24日 11時00分ごろ
発生場所	熊本県上天草市満越ノ瀬戸 上天草市所在の天草大矢野橋橋梁灯（C1灯）から真方位275° 260m付近 （概位 北緯32°32.7′ 東経130°25.2′）
事故調査の経過	平成25年12月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	A 押船 ^{けいほう} 恵宝、19トン 281-42511 愛媛、筆頭者中村汽船株式会社外2名 15.25m (Lr) × 5.78m × 1.69m、鋼 ディーゼル機関2基、1,518kW（合計）、平成24年12月 B バージ  B-357、約1,186トン なし、株式会社関西港湾工業 60.00m × 14.00m × 4.00m、鋼 機関なし、昭和60年（建造）
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 60歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成17年4月14日 免許証交付日 平成22年4月8日 （平成27年4月14日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷の舵柱、プロペラ軸及びプロペラ翼先端に曲損 B なし
事故の経過	A船は、船長ほか2人が乗り組み、空船のB船の船尾凹部にA船の船首両舷をそれぞれワイヤー1本で圧着させて結合し、全長約73mのA船押船列を構成して他の3隻の押船列と共に満越ノ瀬戸を約7ノット（kn）の速力で東進した。 A船押船列は、船列の3番目に位置し、船長が手動操舵を行い、前方約0.20～0.25海里（M）を航行する押船列の航跡を追うようにし、また、GPSプロッターの画面に表示された5m等深線から陸

	<p>岸側に入らないようにして航行した。</p> <p>船長は、A船押船列が天草大矢野橋の手前に差し掛かった頃、右舷前方に2隻の釣り船を認め、同船に接近しないように注意して航行していたところ、平成25年11月24日11時00分ごろ、船体に振動を感じ、満越ノ瀬戸の南方にある上天草市永浦島^{ながうら}北方の干出浜に乗り揚げたことを知り、クラッチを中立にしたが、A船押船列は、約10m前進して停止し、A船が左舷側に傾いた。</p> <p>船長は、会社及び海上保安部に本事故の発生を連絡し、A船押船列は、来援したサルベージ業者のタグボートに引き下ろされた後、A船がサルベージ業者の通船に横抱きにされ、B船が作業船に押されて目的地の熊本県八代市八代港へそれぞれ入港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期、潮高 約275cm</p> <p>柳ノ瀬戸、永浦島ウコク鼻の北方約100m（本事故発生場所の東方約700m）には約0.2knの西流があった。</p>
その他の事項	<p>4隻の押船列は、23日11時00分ごろ、満越ノ瀬戸の西口付近の上天草市高杣島^{たかもく}北方海域で錨泊し、24日10時30分ごろ抜錨して航行を始めた。</p> <p>先頭及び最後尾の押船列の船長は、満越ノ瀬戸を航行した経験があった。</p> <p>喫水は、A船が、船首約2.0m、船尾約3.2m、B船が船首尾共に約0.5～0.6m、前方の押船が船尾約2.5～2.6mであった。</p> <p>船長は、A船が乗り上げて左舷側に傾いたとき、転覆の虞を感じたので、B船を切り離さなかった。</p> <p>船長は、満越ノ瀬戸を航行中、反航船を認めなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、レーダーを0.75Mレンジとして作動させていたが、主にGPSプロッターを見て操舵を行っていた。</p> <p>船長は、本事故後、GPSプロッターに誤差が生じていたと思った。</p> <p>船長は、本事故後、前方を航行する押船列が先頭を航行する押船列に比べ、干出浜に接近する進路だったと聞いた。</p> <p>船長は、これまで、初めての海域を航行するときは、GPSプロッターにコースラインを設定するなどしていたが、A船のGPSプロッターの操作に不慣れなため、コースラインを設定しておらず、また、満越ノ瀬戸を航行した経験のある船長が乗り組む押船列が同航していたので、前方を航行する押船列の航跡を追って航行すれば、問題ないと思っていた。</p> <p>A船は、天草大矢野橋の中央部付近に向いて乗り上げていた。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし

<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>A船押船列は、満越ノ瀬戸を東進中、船長がA船押船列に比べて喫水の浅い前方を航行する押船列の航跡を追うようにして航行したことから、永浦島北方の干出浜に接近することとなり、永浦島北方の干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船押船列が、満越ノ瀬戸を東進中、船長がA船押船列に比べて喫水の浅い前方を航行する押船列の航跡を追うようにして航行したため、永浦島北方の干出浜に接近することとなり、永浦島北方の干出浜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"> ・レーダー及びGPSプロッターの操作方法に習熟し、有効に活用して浅所へ接近しないようにすること。