

# 船舶事故調査報告書

平成26年6月26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12月13日 06時34分ごろ
発生場所	徳島県阿南市橘港東方沖 阿南市所在の刈又埼灯台から真方位348° 1,970m付近 (概位 北緯33° 51.7′ 東経134° 42.9′)
事故調査の経過	平成25年12月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 第八琴丸、19トン 260-36413兵庫、淡路土建株式会社（A社） 14.00m (Lr) × 5.50m × 1.95m、鋼 ディーゼル機関2基、809kW（合計）、平成8年12月 B クレーン台船 あわじ号、不詳 なし、A社 45.00m × 15.00m × 3.00m、鋼 機関なし、平成9年1月29日 C 作業船 <sup>ア</sup> AWA <sup>フ</sup> J <sup>ジ</sup> I、5トン未満 260-33575兵庫、A社 10.00m (Lr) × 3.50m × 1.15m、鋼 ディーゼル機関、250kW、平成7年2月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 44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9年11月28日 免許証交付日 平成24年6月25日 （平成29年11月27日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 両舷プロペラに曲損及び欠損、両舷舵板及びシューピース下面に凹損及び擦過傷、プロペラガードに曲損及び亀裂 B 両舷船底（船首～船尾）に擦過傷 C なし
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、船首をB船の船尾凹部に嵌合させ、さらに、B船の右舷後部にC船を接舷させて押船列（以下「A船

	<p>押船列」という。)を構成し、B船に船長Cほか作業員2人を乗せ、捨て石の投入作業(砂利運搬船からB船に砂利を移した後、B船のクレーンで砂利を海中に投入する作業)を行うため、橘港西浜公共岸壁を出発して橘港東南東方沖の阿南市<sup>つばきどまり</sup>椿泊浦に向かった。</p> <p>船長Aは、上部操舵室でGPSプロッターを見ながら手動操舵に当たり、B船の船首部に搭載された大型クレーンによって視界が制限されていたので、作業員1人(以下「作業員B<sub>1</sub>」という。)をB船の船首で見張りに当たらせ、橘港東方沖を約7.2~7.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で東南東進した。</p> <p>船長Aは、阿南市<sup>の</sup>野々島北西方沖の変針予定場所に至り、予定航行経路の野々島南方を見たところ、野々島と対岸(南側)とが陸続きに見えたので、変針をやめ、阿南市<sup>とび</sup>飛島北方沖を航行することとした。</p> <p>船長Aは、野々島北方沖に至り、左舷前方の飛島北方沖を見たところ、ブイが多数設置されていることを認め、漁具が設置されているのではないかと思い、飛島北方沖への航行をやめ、減速して周囲を見渡し、飛島と飛島南方に存在する岩の間であれば、A船押船列の幅でも航行できると思い、約4.2~4.6knの速力で東南東進を続けた。</p> <p>船長Aは、B船の船底から接触音が聞こえ、さらに、作業員B<sub>1</sub>から船底が接触している旨の報告を受けた後、平成25年12月13日06時34分ごろ、刈又埼灯台から真方位348°1,970m付近において、A船押船列が飛島南方の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長Aは、作業の元請け会社及びA社に事故の発生を連絡し、また、118番通報した後、油の流出、浸水の有無等を確認した。</p> <p>A船押船列は、自力離礁を試みたものの、離礁できず、満潮時である15時ごろ、到着したサルベージ会社のタグボートの援助を得て離礁し、橘港へえい航された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約50cm、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約110cm(橘港)</p> <p>日出時刻：06時56分、常用薄明開始時刻：06時30分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船押船列は、B船の船首喫水が約1.20m、船尾喫水が約1.40mであり、A船の船尾喫水が約2.40mであった。</p> <p>船長Aは、平成25年11月上旬にA船の船長となり、それ以前は、前任船長の休暇のときに代理で船長職をとったり、食事等の際に交替したりして操船を行っていた。</p> <p>船長Aは、飛島南方を航行しようとした際、目視で見える島とGPSプロッター画面に表示された島との照らし合わせを行っており、A船のGPSプロッターには水深(等深線)が表示されるようになっていたものの、水深を確認しなかった。</p> <p>船長Aは、本事故の約1年3か月~1年4か月前に一度、B船の船</p>

	<p>首で見張りに立ち、野々島と対岸との間を航行して椿泊浦に向かった記憶があったので、元請け会社から提供された海図で水深を確認するなどし、予定航行経路の水路状況を調査しなくても航行できると思っていた。</p> <p>船長Aは、本事故後、野々島と対岸との間を航行した記憶は、勘違いであったことに気付いた。</p> <p>本事故発生場所付近の水深は約1.20～1.30mであり、底質は石混じりの岩である。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p><b>分析</b></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>A船押船列は、橘港東方沖を東南東進中、船長Aが、過去の記憶に頼り、予定航行経路の水路調査を行っておらず、また、飛島南方を航行しようとした際、飛島南方の水深を確認していなかったことから、飛島南方に向けて航行し、飛島南方の水深2m以下の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、日出前の薄明時、A船押船列が、橘港東方沖を東南東進中、船長Aが、過去の記憶に頼り、事前に予定航行経路の水路調査を行っておらず、また、飛島南方を航行しようとした際、飛島南方の水深を確認していなかったため、飛島南方に向けて航行し、飛島南方の水深2m以下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><b>参考</b></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"> <li>・事前に海図を確認し、また、海上保安庁及び地元の漁業関係者から予定航行経路に関する情報等を入手するなどして航海計画を作成すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

