

船舶事故等調査報告書

平成26年11月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|----------------------------------|--|
| 事故等番号 | 2014門第5号 |
| 事故等種類 | 乗揚 |
| 発生日時 | 平成25年7月16日 13時00分ごろ |
| 発生場所 | 長崎県壱岐市八幡浦 壱岐市所在の金城岩灯台から真方位300° 2,900m付近 (概位 北緯33° 46.8′ 東経129° 47.3′) |
| 事故等調査の経過 | 平成26年1月21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 引船 第八大豊丸、14トン 292-22140福岡、平尾建設株式会社 B コンクリートミキサー船 第11大豊号、不詳 なし、平尾建設株式会社 |
| 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 なし B 船首船底外板に凹損 |
| 事故等の経過 | A船は、船長Aが1人で乗り組み、作業員1人を乗せたB船を船尾にえい航し、壱岐市芦辺町八幡地区特定漁港整備工事現場でコンクリート打設作業をしていた。 船長Aは、B船の作業場所の移動に伴い、B船をえい航して約1～2ノットの対地速力で西方へ移動していた際、平成25年7月16日13時00分ごろ、八幡浦において、B船が岩礁に乗り揚げた。 船長Aは、主機のクラッチを中立にして左舵を取ったところ、B船が岩礁を乗り越えたので、水深のある場所に移動し、作業員が船内及び船外から船底を調査して浸水がないことの確認を行い、コンクリート打設作業を再開した。 (付図1 事故発生経過概略図 参照) |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約130cm（芦辺港） |
| その他の事項 | A船の喫水は、船首約0.8m、船尾約2.4mであり、B船の喫水は船首及び船尾共に約1.2mであった。 船長Aは、GPSプロッターを作動させていたが、本事故当時は画面を見ていなかった。 九州沿岸水路誌によれば、八幡浦に関し、次のとおり記載されている |

| | |
|---|--|
| | <p>る。</p> <p>壱岐島八幡浦は、浦のほぼ中央に赤島及び青島の2島があり、赤島の南、北両側の水道内には岩礁があり、しかも全般に水深が浅いので、浦奥での避泊は小型船だけに限られる。</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船は、八幡浦において、B船をえい航して作業場を移動中、船長AがGPSプロッターの画面を見ずに航行していたことから、岩礁に接近していることに気付かず、B船が岩礁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船が、八幡浦において、B船をえい航して作業場を移動中、船長AがGPSプロッターの画面を見ずに航行していたため、岩礁に接近していることに気付かず、B船が岩礁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"> ・ 船長は、事前に航行する海域の水深を調査すること。 ・ GPSプロッターを設備している船舶の船長は、等深線の表示を参考にする事。 |

付図1 事故発生経過概略図

