

# 船舶事故調査報告書

平成27年11月12日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄 司 邦 昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成26年12月20日 11時40分ごろ
発生場所	関門港若松第1区の干出浜 二島 <sup>ふたじま</sup> 信号所から真方位043°700m付近 (概位 北緯33°53.35′ 東経130°46.92′)
事故調査の経過	平成26年12月24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。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	作業船 第十六 <sup>こたろう</sup> 小太郎丸、5トン未満 273-1578福岡、個人所有 8.00m (Lr) × 2.80m × 1.10m、鋼 ディーゼル機関、121.40kW、昭和60年8月
乗組員等に関する情報	船長 男性 21歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年7月28日 免許証交付日 平成26年7月28日 (平成31年7月27日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	シューピースに擦過傷
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、作業員1人を乗せて回航中、関門港の奥洞海 <sup>おくどうかい</sup> 航路の岬 <sup>はなのやま</sup> ノ山岸壁南方付近から藤ノ木 <sup>ふじのき</sup> 水路に入航して、 ‘藤ノ木水路奥部の造船所’（以下「本件造船所」という。）に向けて、手動操舵により約6ノットの対地速力で西進した。 船長は、運航会社による回航計画の打合せで、藤ノ木水路の南方には、浅瀬が存在するので、北側の岸壁に寄って航行するように指示されていたが、同水路に入航した際、本件造船所を目視で確認し、本件造船所まで直進できると思ったので、回航計画の針路から南方に外れて西進していたところ、前方約60mの所に黒色の海面を確認した。 船長は、海洋土木作業での経験上、海面が、青く見える所と黒く見える所では、黒く見える所が深いことを知識として持ち、前方の海域

	<p>は、水深が深いと考えて航行したところ、平成26年12月20日11時40分ごろ、‘二島岸壁東端北側の干出浜（泥）’（以下「本件干出浜」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、運航会社に本事故の発生を連絡し、同会社から海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、機関を停止し、潮が満ちるのを待って自力離礁し、本件造船所まで自力航行した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約70cm（八幡）</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約1.0m、船尾約1.3mであった。</p> <p>海図W1265（若松接続図）によれば、藤ノ木水路の幅は約90mでその南方には、本件干出浜が約150mにわたり拡延し、また、緑色灯浮標が2か所設置されている。</p> <p>船長は、航路浚渫作業などの海洋土木作業に約3年間従事していたものの、洞海湾の航行経験がなかった。</p> <p>船長は、本船に海図、航海計器の備えはなかったが、運航会社で回航計画の打合せ時に使った海図W135（関門海峡）及びW1265をスマートフォンで写真を撮影して保存し、その画像を航行中に確認して、底質が泥であることは分かったが、本事故現場周辺が干出浜であることは知らなかった。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、関門港若松第1区において、藤ノ木水路を西進中、船長が水路調査を適切に行っていなかったことから、本件干出浜の存在を知らずに航行して本件干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、運航会社による回航計画の打合せ時にW1265に記載された本件干出浜の説明を受けていたものの、自身の海洋土木作業の経験から、海面が黒く見える所は、深いと思っていたことから、航行できると考えたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、関門港若松第1区において、藤ノ木水路を西進中、船長が水路調査を適切に行っていなかったため、本件干出浜の存在を知らずに航行して本件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>
<b>参考</b>	<p>海上保安庁と北九州市港湾空港局は、藤ノ木水路付近で乗揚事故が多発していることから、今後の乗揚事故の再発防止策を協議して、同港湾空港局により、藤ノ木水路の南方に黄色灯浮標が、4か所設置さ</p>

れた。

(付図2 黄色灯浮標設置図 参照)

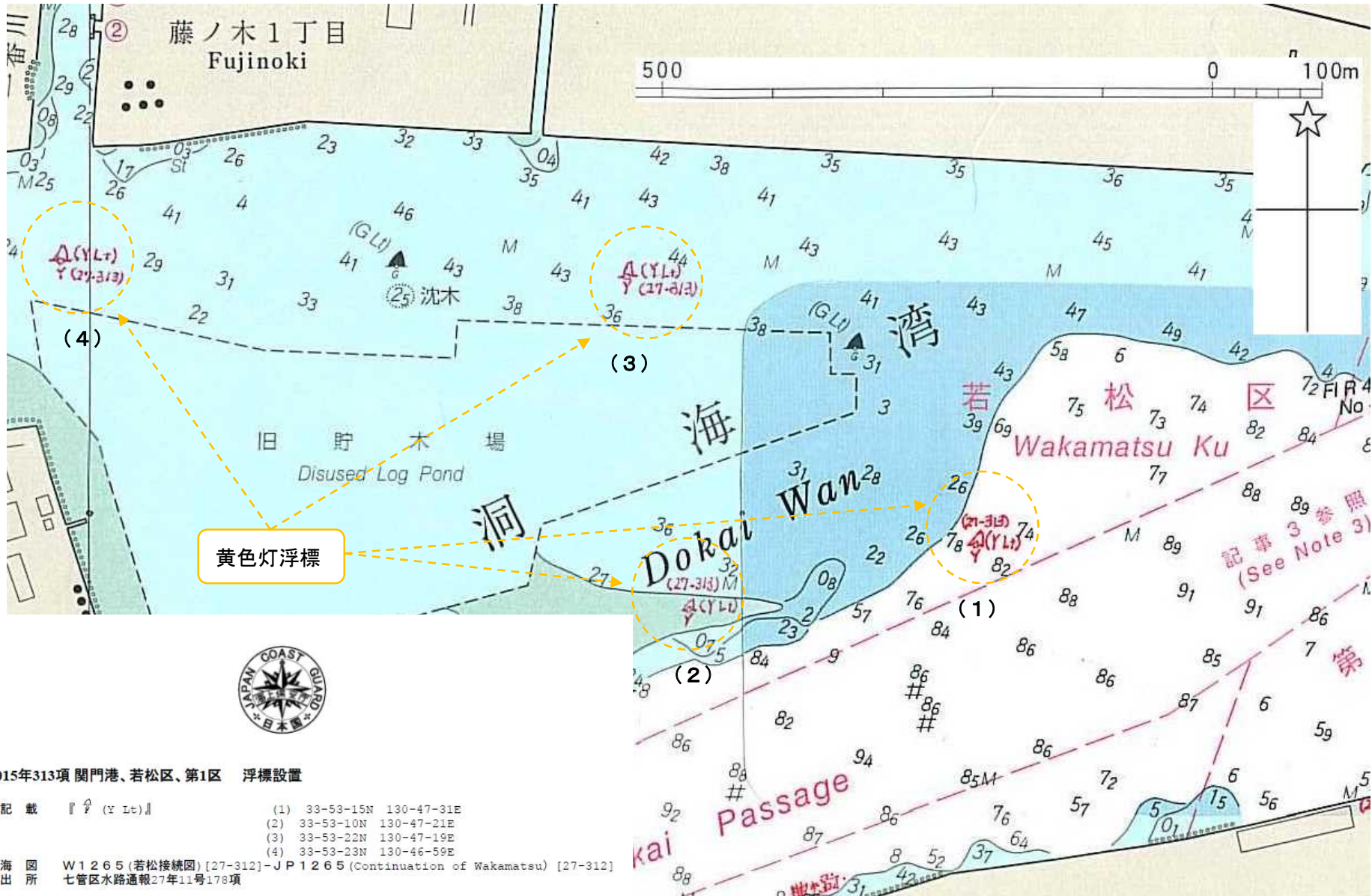
今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。

- ・ 藤ノ木水路を航行する場合、南方の浅瀬を避け、北側の岸壁寄りを航行すること。
- ・ 海図や水路誌により、障害物や浅所、目標となる物標の情報を収集して、安全に航行できる船首目標、避険線等の設定を行うこと。
- ・ 船首目標、避険線等を記した情報は、常時確認できるようにすることが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 黄色灯浮標設置図



2015年313項 関門港、若松区、第1区 浮標設置

記載 『浮標 (Y Lt)』

- (1) 33-53-15N 130-47-31E
- (2) 33-53-10N 130-47-21E
- (3) 33-53-22N 130-47-19E
- (4) 33-53-23N 130-46-59E

海図 W1265 (若松接続図) [27-312]-JP1265 (Continuation of Wakamatsu) [27-312]  
 出所 七管区水路通報27年11号178項