

船舶事故調査報告書

平成27年12月10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	衝突（灯浮標）
発生日時	平成27年2月7日 10時50分ごろ
発生場所	福岡県 ^{かんた} 苅田町苅田港 苅田港南防波堤灯台から真方位050° 1.86海里（M）付近 （概位 北緯33°48.5′ 東経131°02.2′）
事故の概要	押船第三十七室生丸は、バージ竹山と押船列を構成して苅田港水路を西進中、苅田港第8号灯浮標に衝突した。 竹山は、船体に擦過傷が生じ、また、苅田港第8号灯浮標は、灯浮標に凹損を生じた。
事故調査の経過	平成27年2月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 第三十七室生丸、19トン 273-11248長崎、有限会社エス・エル・アストロ 14.00m（Lr）×5.40m×1.94m、鋼 ディーゼル機関2基、1,206kW（合計）、平成13年12月 B バージ 竹山、約2,010トン なし、有限会社エス・エル・アストロ 62.00m×18.00m×5.10m、鋼 機関なし、平成13年12月（建造）
乗組員等に関する情報	船長 男性 39歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年10月29日 免許証交付日 平成25年10月30日 （平成30年10月29日まで有効） 甲板員 男性 70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12年6月28日 免許証交付日 平成23年6月15日 （平成28年6月14日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A なし B 船首部に擦過傷 灯浮標 凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、甲板員が乗り組み、土砂約1,600m³を満載したB船の船尾にA船の船首を結合してA船押船列を構成し、平成27年2月7日09時10分ごろ福岡県北九州市門司区の土砂積込み栈橋を出航し、苅田港に向けて航行した。</p> <p>船長は、B船に作業員4人と共に乗って、クレーンのグラブバケットのワイヤロープの取替え作業に当たった。</p> <p>A船押船列は、苅田港第6号灯浮標（以下灯浮標については、「苅田港」を省略する。）と第4号灯浮標との間に至り、右転して苅田港から東方に伸びる約3Mの水路（以下「苅田港水路」という。）を手動操舵により約5ノットの対地速力で西進した。</p> <p>甲板員は、出航時から単独で操船に当たり、ふだんどおり、第8号灯浮標を通過して、苅田港南防波堤灯台北方沖約1Mの護岸整備工事現場（以下「本件工事現場」という。）に向けようと考えていた。</p> <p>甲板員は、船首方から苅田港を出港する3,000トン級のタンカーを認めたので、早めに本件工事現場に向けようとして右転することとし、第8号灯浮標がクレーンの死角に入った状態であったが、同灯浮標を安全に通過できると思って航行中、B船で作業をしていた船長からトランシーバーにより第8号灯浮標が前方至近にある旨の連絡を受けた。</p> <p>A船押船列は、同じ針路及び速力で航行し、平成27年2月7日10時50分ごろB船の船首部が第8号灯浮標に衝突した。</p> <p>船長は、衝突直後に海上保安庁に本事故の発生を通報した。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>甲板員は、苅田港水路を航行中、第8号灯浮標が死角に入っていたが、第7号灯浮標の見え具合から、第8号灯浮標を安全に通過できると思った。</p> <p>船長は、ふだん船首方の死角を補うため、A船押船列の前後部に各1人の見張り員を配置していたが、本事故当時、船長及び作業員4人は、B船において、グラブバケットのワイヤロープの取替え作業を行っていた。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	あり
気象・海象等の関与	なし

<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船押船列は、荇田港水路を西進中、甲板員が、死角に入っている第8号灯浮標を安全に通過することができると思い、船首方の死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、同灯浮標に向けて航行していることに気付かず、B船が第8号灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員は、右転前に第7号灯浮標及び第8号灯浮標を視認しており、第7号灯浮標の見え具合から第8号灯浮標を安全に通過できると思ってい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、荇田港水路を西進中、甲板員が、死角に入っている第8号灯浮標を安全に通過することができると思い、船首方の死角を補う見張りを適切に行っていなかったため、同灯浮標に向けて航行していることに気付かず、B船が第8号灯浮標に衝突し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"> ・船首方に死角が生じる場合には、見張り員の配置を確実に行って航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

