

## 船舶事故調査報告書

平成28年4月28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27年4月30日 10時10分ごろ
発生場所	関門港若松第1区の干出浜 <small>ふたじま</small> 二島信号所から真方位041° 690m付近 （概位 北緯33° 53.4′ 東経130° 46.9′）
事故の概要	引船 <small>せいこう</small> 正航丸は、はしけ <small>さんしょう</small> 山松413号と引船列を構成して西進中、干出浜に乗り揚げた。 正航丸は、キールに擦過傷及びプロペラ翼に欠損が生じ、また、山松413号の損傷は不明であった。
事故調査の経過	平成27年5月1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 引船 正航丸、18トン 294-12872福岡、山松海運株式会社 11.92m (Lr) × 4.48m × 2.21m、鋼 ディーゼル機関2基、345.69kW（合計）、昭和61年7月 B はしけ 山松413号、約161.20トン なし、山松海運株式会社 27.66m × 7.26m × 不詳、不詳 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 69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 昭和49年8月8日 免許証交付日 平成25年8月9日 （平成30年9月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A キールに擦過傷、プロペラ翼に欠損 B 不明
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約85cm（八幡）
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、作業員1人を乗せたB船をえい

	<p>航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、関門港の奥洞海航路を約6ノットの対地速力で、手動操舵により南西進した。</p> <p>A船引船列は、奥洞海航路第4号灯浮標を右舷側に見て通過し、右転してB船の引渡予定地である‘関門港若松第1区藤ノ木四番川船だまりの岸壁’（以下「本件岸壁」という。）に向けて西進した。</p> <p>A船引船列は、関門港若松第1区二島ふ頭北方沖を西進中、平成27年4月30日10時10分ごろ行きあしが止まった。</p> <p>船長Aは、A船の機関を前進及び後進へ操作したものの、動かなかったので、乗り揚げたと思い、船体の損傷状況を調査して異常がないことを確認し、船舶所有会社を通じて海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船引船列は、船長Aがタグボートを手配して潮が満ちて船体が浮上するまで機関を停止し、18時10分ごろタグボートにより引き出された後、自力で航行して本件岸壁に着岸した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の喫水は、船首約0.8m、船尾約2.2mであった。</p> <p>B船は、空倉であり、喫水が不明であった。</p> <p>海図W1265（若松接続図）によれば、二島ふ頭の北側には、幅約200mの干出浜（泥）が存在している。</p> <p>船長Aは、船舶所有会社の担当者とえい航作業の打合せを行った際、海図を使用しなかったため、本事故発生場所付近の水路状況を把握していなかった。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近の航行は、初めてであった。</p> <p>船舶所有会社の担当者は、船長Aが奥洞海航路を航行した経験が豊富であると聞いていたが、本事故発生場所付近の航行が初めてであることを知らなかったため、えい航作業の打合せを行った際、海図を使用しなかった。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近に設置された緑色灯浮標2基の南方沖が可航域と思っていた。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近に設置された4基の黄色灯浮標を見た覚えがなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</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船引船列は、二島ふ頭北方沖を本件岸壁に向けて西進中、船長Aが、同ふ頭付近の水路情報を把握していなかったことから、干出浜に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、えい航作業の打合せを行った際、海図を使用しなかったことから、二島ふ頭付近の干出浜（泥）の存在及び可航域を知らなか</p>

	<p>ったものと考えられる。</p> <p>船舶所有会社の担当者は、船長Aが奥洞海航路を航行した経験が豊富であると聞いていたが、本事故発生場所付近の航行が初めてであることを知らなかったことから、えい航作業の打合せを行った際、海図を使用しなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、A船引船列が、二島ふ頭北方沖を本件岸壁に向けて西進中、船長Aが、同ふ頭付近の水路情報を把握していなかったため、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>船舶所有者は、本事故後、A船にレーダーを搭載し、また、海図や水路誌を使用して航行予定海域の詳細な情報を収集し、えい航作業の打合せを行い、安全を向上させることとした。</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>・海図や水路誌により航行予定海域の情報を収集し、安全に航行できる針路線の設定を行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

