

船舶事故調査報告書

平成28年12月1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28年4月7日 01時15分ごろ
発生場所	大分県津久見市保戸島 ^{ほと} 東方沖の北ノ瀬 高甲岩 ^{たかこういわ} 灯台から真方位139° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 06.0′ 東経132° 02.6′）
事故の概要	バージ第五げんかいは、押船第五げんかいに押されて南東進中、暗岩に乗り揚げた。 バージ第五げんかいは、船首部船底外板に破口を生じて浸水し、押船第五げんかいと共に転覆し、機関及び航海計器に濡損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年4月7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 第五げんかい、418トン 135478、唐津湾海区砂採取協同組合 29.13m×10.00m×7.53m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成10年9月4日 B バージ 第五げんかい、約4,647トン なし、唐津湾海区砂採取協同組合 104.45m×21.00m×7.50m、鋼 機関なし、平成10年（建造）
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 61歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和49年7月5日 免状交付年月日 平成27年9月3日 免状有効期間満了日 平成32年10月3日 航海士A 男性 57歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年5月2日 免状交付年月日 平成26年7月31日 免状有効期間満了日 平成31年12月3日

死傷者等	なし
損傷	A 濡損（全損） B 船首部船底外板に破口（全損）
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ低潮時、潮高 約30cm（津久見港）
事故の経過	<p>A船は、船長及び航海士Aほか4人が乗り組み、その船首部を無人のB船の船尾部に^{かんごう}嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、福岡県福岡市小呂島の南西方で採取した砂利約4,000m³をB船に積載し、平成28年4月6日11時40分ごろ宮崎県宮崎港に向けて出発した。</p> <p>航海士Aは、23時45分ごろ佐田岬灯台の西方沖で昇橋し、単独で航海当直に当たった。</p> <p>航海士Aは、保戸島北東方沖を南東進中、ほぼ正船首約2MIに、‘A船押船列より速力が遅い同航の引船列’（以下「同航引船列」という。）を認め、同航引船列の右舷側を追い越すこととした。</p> <p>航海士Aは、右転して約9ノットの対地速力で、同航引船列の右舷側を約1M離して通過したのを確認後、予定針路に戻して南東進中、7日01時15分ごろ衝撃を感じた。</p> <p>航海士Aは、衝撃を受けたものの、大波が船首部に当たったのだと考えて航行中、B船で当直中の機関士からB船の船首部に海水が流入したとの連絡があり、その旨を船長に報告した。</p> <p>船長は、GPSプロッターの航跡により、保戸島東方沖に存在する暗岩に乗り揚げたものと判断し、海上保安庁に本事故の発生及び浸水している旨を通報するとともに救助を要請した後、大分県佐伯湾内にA船押船列を錨泊させた。</p> <p>乗組員全員は、A船の搭載艇に移乗して退船し、来援した巡視艇に救助された。</p> <p>A船押船列は、佐伯湾内に錨泊した後、B船の船首部の浸水により左舷側に傾斜し、来援した海上保安庁の潜水士によりタンクの空気の閉鎖等が行われたものの、A船がB船の船尾部に嵌合した状態で転覆した。</p> <p>A船押船列は、本事故発生の約2か月半後、サルベージ会社の大型クレーンによって引き揚げられたものの、機関及び航海計器に濡損等の損害が大きく全損扱いとなり、解体された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 B船の船首部船底の破口、写真2 転覆したA船押船列の船尾部付近 参照）</p>
その他の事項	<p>A船押船列は、A船とB船とがファーストジョイント方式（押船とバージを一体型に接合する方式）で嵌合し、喫水が船首約5.8m、船尾約6.6mであった。</p> <p>船長は、GPSプロッターの画面に航行予定針路線を作成し、船橋</p>

	<p>当直者に、その針路線上を航行するように指示していた。</p> <p>航海士Aは、保戸島東方沖において、搭載している海図に‘航行上危険な暗岩’として記載されている北ノ瀬（水深約3m）の存在を知らなかった。</p> <p>航海士Aは、南東進中、同航引船列とその右舷側にある高甲岩灯台との距離が十分にあり、高甲岩灯台を右舷側に見て通過した後は、支障となる浅所等はないものと思い、同航引船列の右舷側を追い越すこととした。</p> <p>航海士Aは、予定針路線から外れて航行していることを知っていたものの、GPSプロッターの表示を拡大した画面に切り替えて水深を確認することも、また、海図を使用して浅所等の有無を確認することもなかった。</p> <p>当直中の機関士は、本事故発生直後、B船の船首部に行き、スラスタルーム、ポンプ室及びボイドスペースに浸水していることを知り、その旨を航海士Aに報告した。</p> <p>当直中の機関士は、積載していた砂利が荷崩れを起こし、左舷側に傾斜して船首部に入った海水が、隔壁のない第二甲板からB船の船尾付近にある発電機室へと流入したので、甲板上に避難した。</p> <p>海上保安庁の情報によれば、A船押船列は、A船がB船の船尾部に嵌合したままの状態、船首から徐々に傾斜し、09時07分ごろ船尾だけ浮いた状態となった後、積載していた砂利の流出等により、船底を上に向けて転覆した状況になった。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船押船列は、保戸島東方沖を南東進中、航海士Aが、予定針路線から外れて前方の同航引船列を追い越す際、浅所等の有無を確認していなかったことから、保戸島東方沖に存在する暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、同航引船列とその右舷側にある高甲岩灯台との距離が十分にあったことから、高甲岩灯台を右舷側に見て通過した後は、支障となる浅所等はないものと思い、同航引船列の右舷側を追い越すこととしたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、保戸島東方沖において、A船押船列が南東進中、航海士Aが、予定針路線から外れて前方の同航引船列を追い越す際、浅所等の有無を確認していなかったため、保戸島東方沖に存在する暗岩に乗り揚げ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">・海図や大縮尺表示としたGPSプロッターを活用し、航行予定の針路線付近に存在する浅所等を確認しておくこと。 |
|--|---|

付図1 事故発生経過概略図

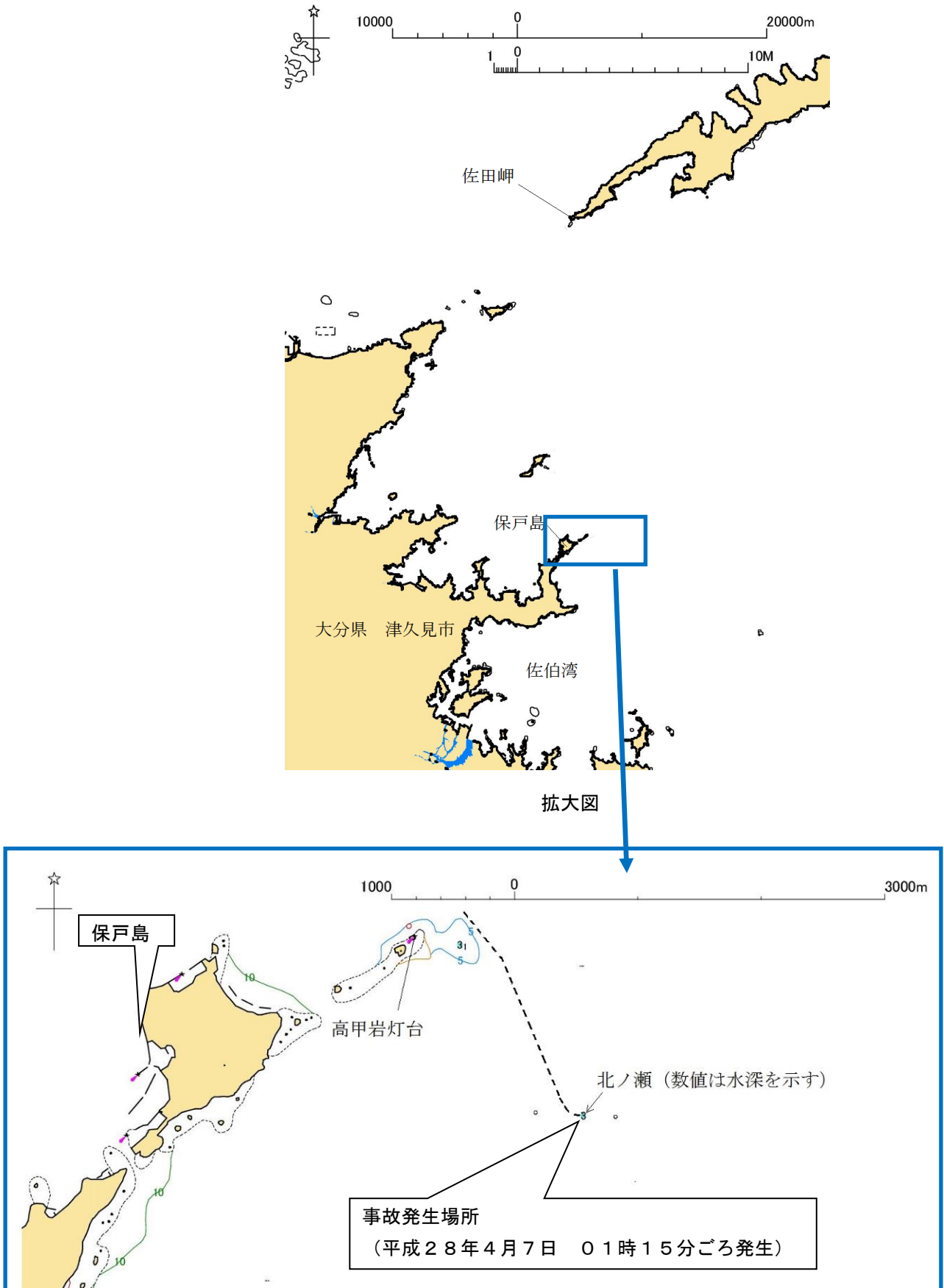


写真1 B船の船首部船底の破口



破口

写真2 転覆したA船押船列の船尾部付近



B船の船底

嵌合部分

A船の船尾