

船舶事故調査報告書

平成29年8月24日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	平成29年5月9日 12時20分ごろ
発生場所	関門港若松第1区の浅所 <small>ふたじま</small> 二島信号所から真方位223° 510m付近 (概位 北緯33° 52.9' 東経130° 46.3')
事故の概要	貨物船 <small>うづき</small> 卯月は、離岸作業中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	平成29年5月10日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	貨物船 卯月、199トン 134785、株式会社マリナーズ、明港汽船株式会社（船舶借入人、A社）
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	推進翼に欠損、船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南東、風力 6、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮高 約68cm（八幡） 福岡県北九州市には、5月9日05時28分に強風注意報が発表されており、本事故時も継続中であった。
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、船長が単独で操船に当たり、平成29年5月9日12時10分ごろ「関門港若松第1区黒崎2号岸壁」（以下「2号岸壁」という。）からの離岸作業を開始した。</p> <p>本船は、揚錨後、船長が、バウスラスト（推力2.0tf）を使用し、右舵35°で機関を半速力前進とし、南東風によって圧流されながら右回頭した。</p> <p>船長は、左舷前方の至近に奥洞海航路第10号灯浮標（以下「10号灯浮標」という。）を認め、10号灯浮標付近から北方にかけて浅所が拡張していることを知っていたので、前進行きあしを止めるために舵中央として全速力後進としたものの、浅所に乗り揚げたことを認めた。</p> <p>本船は、空倉状態であり、船首喫水が約1.3m、船尾喫水が約2.5mであった。</p>
分析	<p>本船は、強風注意報が発表され、風力6の南東風が吹く状況下、2号岸壁から離岸して右回頭を続けたことから、圧流されて10号灯浮標付近の浅所に接近し、機関を全速力後進としたものの、前進行きあしを止められず、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	本事故は、本船が、強風注意報が発表され、風力6の南東風が吹く

	<p>状況下、2号岸壁から離岸して右回頭を続けたため、圧流されて10号灯浮標付近の浅所に接近し、機関を全速力後進としたものの、前進行きあしを止められず、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
参考	<p>A社は、本事故後、以下の再発防止策を取り決めて安全を向上させることとした。</p> <ul style="list-style-type: none">・船長は、本船の運航に関し、気象及び海象が運航管理規程に定められた運航の可否判断の各条件に達していない場合であっても、必要に応じて運航管理者と協議し、安全な措置をとること。