

船舶事故調査報告書

令和元年5月8日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成30年9月9日 14時30分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港第4区 名古屋港西航路第9号灯標から真方位001° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯35° 02.9′ 東経136° 48.5′）
事故の概要	旅客船さちかぜは、航行中、浅所に乗り揚げた。 さちかぜは、推進器翼先端の曲損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年9月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	旅客船 さちかぜ、5トン未満 243-7433三重、有限会社おおぜき 11.35m（Lr）×2.24m×0.73m、FRP ディーゼル機関、64.7kW、昭和53年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 72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53年3月31日 免許証交付日 平成30年1月26日 （令和5年3月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	推進器翼先端及び舵に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風速 約8～10m/s、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、旅客20人を乗せ、平成30年9月9日13時00分ごろ、名古屋港第1区の宮の渡し公園棧橋に向けて三重県桑名市桑名港の住吉防災棧橋を出発し、船長が操舵区画の舵輪の前に立って目視により見張りを行いながら操船に当たり、約6～7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により南東進した。 本船は、木曾川口灯浮標を通過した頃、船長が、約8～10m/sの南風及び波高約1mの風浪を認め、横揺れが激しかったので、通常の

	<p>経路で航行すれば揺れが旅客の負担になると思い、波高が小さい飛島ふ頭北方の貯木場を航行することとし、名古屋港高潮防波堤中央堤を通過した後、北進し、貯木場波除堤の南方沖に差し掛かった。</p> <p>貯木場波除堤は、9月4日に近畿地方を縦断した台風21号の影響により、‘波除堤の一部が、倒壊して水面下に沈み、以前航行した波除堤の切り通し（以下「本件切り通し」という。）のように見える浅所’（以下「本件浅所」という。）が出現していた。</p> <p>本船は、船長が、本件浅所を、本件切り通しと思い込み、約3～4knの速力で浮き球と標識灯の間を通過し、14時30分ごろ、衝撃音がして、本件浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が、旅客に負傷者がいないことを確認し、船舶所有会社に本事故の発生を連絡し、来援した同社の船舶に引き出されて宮の渡し公園棧橋にえい航され、旅客を下船させた。</p> <p>船長は、帰社した後、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>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、以前に数回、本件切り通しを航行していた。</p> <p>港湾管理事務所は、9月7日、波除堤の倒壊した部分の南方に、直径約30cmの黄色浮き球及び標識灯を約20m間隔で設置して危険区域を示し、波除堤北側の港湾施設使用企業及び筏川下流の船だまりのプレジャーボート利用者クラブに対して航行上の注意を喚起する文書を配布していた。</p> <p>海上保安庁は、波除堤の倒壊情報をホームページに掲載して注意喚起を行っていた。</p> <p>船長は、波除堤が部分的に倒壊していることを知らなかったため、波除堤の開いている部分を本件切り通しと思い込み、本件浅所に気付かず航行したが、波除堤の倒壊場所に、間隔を詰めて浮き球を設置したり、俵型の浮きなどに→を表示して通航場所に誘導するなどの措置がとられていれば、本事故の発生を防止できたかも知れないと本事故後に思った。</p> <p>船長は、事前に海上保安庁及び港湾管理事務所などに水路状況を確認しておけば良かったと本事故後に思った。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.2mであった。</p>
<p>分析</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>本船は、名古屋港第4区を北進中、船長が、本件切り通しを航行する際、波除堤の一部が倒壊していることを知らなかったことから、本件浅所を本件切り通しと思い込んで航行し、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、名古屋港第4区を北進中、船長が、本件切り通しを航行する際、波除堤の一部が倒壊していることを知らなかったため、本件浅所を本件切り通しと思い込んで航行し、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>港湾管理事務所は、本事故後、波除堤倒壊場所の南方海域の浮き球等を約20m間隔から10m間隔に増設した。</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"> ・ 台風通過後に港湾付近を航行する際は、水路状況に変化が生じている場合があるので、関係機関に確認するなど事前に水路調査を十分に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

