

船舶事故調査報告書

令和元年 1 月 2 0 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 3 1 年 1 月 1 5 日 1 3 時 3 0 分ごろ
発生場所	関門港響新港区 響新港東 1 号防波堤西灯台から真方位 1 6 8 ° 1 . 2 海里付近 (概位 北緯 3 3 ° 5 6 . 1 ' 東経 1 3 0 ° 4 6 . 8 ')
事故の概要	押船第三隆丸は、バージ東栄を推航して東進中、第三隆丸が消波ブロックに乗り揚げた。
事故調査の経過	平成 3 1 年 4 月 1 7 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	A 押船 第三隆丸、1 9 トン 2 7 3 - 1 1 0 1 3 福岡、日金建設株式会社 B バージ 東栄、約 2 , 4 5 5 トン なし、九船建設株式会社
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	A プロペラ翼に欠損 B なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約 1 . 5 m
事故の経過	A 船は、船長ほか 2 人が乗り組み、船首部を空倉の B 船の船尾部に ロープで固定して押船列（以下「A 船押船列」という。）を構成し、 関門港響新港区の響灘水路を東進していた。 船長は、右舷方に見える消波ブロック（以下「本件消波ブロック」 という。）周辺に波が立っていたので、約 1 5 m の距離をとって航行 を続けていたところ、北西風の影響で圧流され本件消波ブロックに接 近する状況となり、A 船の船尾が本件消波ブロックに乗り揚げた。
分析	A 船押船列は、東進中、風力 4 の北西風が吹く状況下、風下の本件 消波ブロックからの距離が十分にとられておらず、空倉の B 船が風の 影響を受けて圧流されたことから、A 船の船尾部が本件消波ブロッ クに乗り揚げたものと考えられる。
原因	本事故は、A 船押船列が東進中、風力 4 の北西風が吹く状況下、風 下の本件消波ブロックからの距離が十分にとられておらず、空倉の B 船が風の影響を受けて圧流されたため、A 船の船尾部が本件消波ブロッ クに乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	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。

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">・風がある状況下でバージを押航する際は、圧流されることを考慮し、風下の陸岸等から十分な距離をとって航行すること。 |
|--|--|