

船舶事故調査報告書

令和2年11月25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        | 令和2年5月26日 07時59分ごろ   |
| 発生場所        | 大分県杵築市守江港<br>守江港灯標から真方位274°230m付近<br>(概位 北緯33°24.6′ 東経131°39.4′)   |
| 事故の概要       | 貨物船兼石灰石運搬船第五十八かねと丸は、航行中、浅所に乗り揚げた。  |
| 事故調査の経過     | 令和2年6月1日、主管調査官（門司事務所）を指名<br>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   | 貨物船兼石灰石運搬船 第五十八かねと丸、499トン  |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 141814、津久見海運株式会社   |
| 乗組員等に関する情報  | 船長、四級（航海）<br>航海士、四級（航海）  |
| 負傷者         | なし   |
| 損傷          | 船首部船底外板に擦過傷  |
| 気象・海象       | 気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 1、視界 良好<br>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期   |
| 事故の経過等      | <p>本船は、船長及び航海士ほか4人が乗り組み、北西進中、経験を積むために単独で船橋当直に当たっていた航海士が、守江港住吉浜西端の西方沖約0.2海里（M）を通れば安全に航行できると思い右転したところ、守江港灯標の西方に拡張している浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。</p> <p>本船の喫水は、船首約3.6m、船尾約4.8mであった。</p> <p>航海士は、単独で船橋当直に当たり、守江港に向かうのは初めてであったが、事前に海図で守江港灯標周辺の水路調査を行っていなかったため、本件浅所の拡張状況を詳細に把握していなかった。</p> <p>航海士は、船長から守江港灯標の西方沖約0.2Mを通して航行するように指示されていたが、守江港住吉浜西端の西方沖約0.2Mを通して航行すると思い込んでいた。</p> |
| 分析          | <p>本船は、航行中、航海士が、本件浅所の拡張状況を知らず、船長から守江港灯標の西方沖約0.2Mを通して航行するように指示されていたものの、守江港住吉浜西端の西方沖約0.2Mを通して航行すると思い込んで航行を続けたことから、右転したところ、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>  |
| 原因          | <p>本事故は、本船が、航行中、航海士が、本件浅所の拡張状況を知らず、船長から守江港灯標の西方沖約0.2Mを通して航行するように指示</p>   |

|              |   |
|--------------|---|
|              | <p>されていたものの、守江港住吉浜西端の西方沖約0.2Mを通過して航行すると思いついで航行を続けたため、右転したところ、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>  |
| <b>再発防止策</b> | <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>・ 船橋当直者は、船長から航海計画の指示を受けた際、錯誤のないよう意思疎通を行うとともに、事前に水路調査をして浅瀬の状況を把握した上で操船すること。</li><li>・ 港内では、船長が操船を指揮すること。</li><li>・ 乗組員を訓練として操船を行わせる場合、海図等を使用して具体的に航行予定経路を指示するとともに、乗組員の技量を把握し、危険と感じたときには直ちに操船指揮をとれるようにしておくこと。</li></ul> |