

船舶事故調査報告書

令和4年9月28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4年3月1日 07時34分ごろ
発生場所	長崎県 <sup>おおむら</sup> 大村市大村港（富ノ原地区）南西方沖（大村湾） 長崎空港飛行場灯台から真方位010° 2.4海里付近 （概位 北緯32° 56.8′ 東経129° 55.4′）
事故の概要	砂利採取運搬船第二十八旭丸 <sup>あさひ</sup> は、北東進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年3月1日、主管調査官（長崎事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	砂利採取運搬船 第二十八旭丸、493トン
船舶番号、船舶所有者等	129305、宇和島商船株式会社、敦賀旭土建株式会社
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底外板に擦過傷、推進器翼に欠損及び曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 2 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、碎石約1,000tを積載し、船長が、GPSプロッター及び電子海図表示装置を作動させ、手動操舵で操船に当たり、大村港（富ノ原地区）に向けて錨地を出発し、約4～5ノットの対地速力で南東進した。</p> <p>船長は、大村港（富ノ原地区）南西方沖から、同港港口を形成する北側（南西方向に築造）及び南側（北西方向に築造）の防波堤（以下北側の防波堤を「本件防波堤」という。）の間に向け、本件防波堤の延長線に沿う針路となるように北東進中、同港南西方沖の浅所（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3.5m、船尾約4.4mであった。</p> <p>船長は、大村港（富ノ原地区）北西方沖で他船が乗り揚げたことを知っていたので、過去に同港に3回ほど入港した際、同港南西方沖から本件防波堤の延長線に沿う針路で入港しており、本事故当時も同じ針路をとることとしたが、同針路上は十分な余裕水深があると思い、あらかじめ潮高を踏まえた余裕水深を確認していなかった。</p> <p>海図W1231（大村湾）によれば、大村港（富ノ原地区）の港口周辺の水深は、5m以下である。</p>
分析	本船は、大村港（富ノ原地区）に入港する際、船長が、南西方沖から本件防波堤の延長線に沿う針路上は十分な余裕水深があると思い、同針路に沿って北東進を続けたことから、本件浅所に乗り揚げたものと推定される。

	<p>船長は、過去に複数回、大村港（富ノ原地区）南西方沖から本件防波堤の延長線に沿う針路で同港に入港できていたことから、同針路上は十分な余裕水深があると思ひ、潮高を踏まえた余裕水深を確認していなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、大村港（富ノ原地区）に入港する際、船長が、南西方沖から本件防波堤の延長線に沿う針路上は十分な余裕水深があると思ひ、同針路に沿って北東進を続けたため、本件浅所に乗り揚げたものと推定される。</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>・ 船長は、港口周辺の水深が浅い港へ入港する場合、過去の経験のみに頼らず、あらかじめ海図や潮汐表を参照して余裕水深を確認した上、針路を決定すること。</li> </ul>