

船舶事故調査報告書

令和4年10月26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	不明（令和3年10月1日 11時00分ごろ～14時30分ごろの間）
発生場所	山口県防府市 向島南岸私設棧橋前 山口県三田尻中関港築地西防波堤東灯台から真方位228° 1.6海里付近 （概位 北緯33° 59.6′ 東経131° 34.9′）
事故の概要	押船第三栄進丸は、バージ第十久須夜号と押船列を構成し、着棧して石材の積込み作業中、海底の岩に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年3月23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手続実施済
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 第三栄進丸、179トン 123895、株式会社イワタ B バージ 第十久須夜号、1,801トン なし、株式会社イワタ
乗組員等に関する情報	A 船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A なし B 船底外板に凹損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 低潮期～上げ潮中央期 月齢 24.1（小潮）
事故の経過	A船は、船長ほか6人が乗り組み、空船のB船の船尾部に結合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、向島南岸に所在する私設棧橋（以下「本件棧橋」という。）沖において、離着棧操船に使用する目的で船首尾からそれぞれ錨を投下した後、本件棧橋に左舷着けで着棧した。 船長は、11時00分ごろからB船への石材の積込み作業を始め、石材約1,500m <sup>3</sup> をB船に積み込んだ後、14時00分ごろ、係船索を全部離し、船首尾の錨鎖を巻き、バウスラスターを使用してA船押船列を離棧させようとしたところ、A船押船列が移動を開始しなかったため、A船押船列の船底が海底に接触していることに気付いた。 A船押船列は、船長が、潮位が上がって船底が海底から離れるのを待った後、15時00分ごろ離棧した。 船長は、これまで、本件棧橋前において、石材の積込み作業完了後のA船押船列を離棧させようとした際にA船押船列の船底が海底に接

	<p>触していたことがなかったため、石材の積込みによる喫水の増加に対して十分な水深があると思ひ、作業の進捗状況の把握と船体のバランスの維持に意識を向けていたが、潮位と喫水の変化を適宜確認していれば、本事故の発生を防ぐことができたと思ひました。</p> <p>船長は、以前から本件棧橋前の海底に転石があることを知っていたため、A船押船列が同転石に乗り揚げたと思ひました。</p> <p>A船押船列の喫水は、石材の積込み作業前、B船船首約2.4m、A船船尾約3.3m、石材の積込み作業後、B船船首約4.2m、A船船尾約4.5mであった。</p> <p>海図W126によれば、本件棧橋は、10m等深線と陸岸とに挟まれた場所にあった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船押船列は、低潮期から上げ潮中央期の間において、着棧して石材の積込み作業中、船長が、石材の積込みによる喫水の増加に対して十分な水深があると思ひ、作業の進捗状況の把握と船体のバランスの維持に意識を向けていたことから、潮位が上がるよりも喫水の増加の方が速く、船底が海底に接触する状況であることに気付かず、石材の積込みを続けたことにより、海底の転石に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、これまで、本件棧橋前において、石材の積込み作業完了後のA船押船列を離棧させようとした際にA船押船列の船底が海底に接触していたことがなかったことから、十分な水深があると思ひ、作業の進捗状況の把握と船体のバランスの維持に意識を向けていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、低潮期から上げ潮中央期の間において、A船押船列が、着棧して石材の積込み作業中、船長が、石材の積込みによる喫水の増加に対して十分な水深があると思ひ、作業の進捗状況の把握と船体のバランスの維持に意識を向けていたため、潮位が上がるよりも喫水の増加の方が速く、船底が海底に接触する状況であることに気付かず、石材の積込みを続けたことにより、海底の転石に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・船長は、積込み作業を行う際、船底が海底に接触することがないように、同作業開始前に水深を測定し、潮汐等による水深の変化及び喫水の変化を適宜確認すること。</li> </ul>