

船舶事故調査報告書

令和4年4月27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3年1月13日 05時55分ごろ
発生場所	福岡県北九州市馬島西南西方沖 馬島港西防波堤灯台から真方位256° 1.6海里（M）付近 （概位 北緯33° 57.5′ 東経130° 49.4′）
事故の概要	押船第五十七住若丸は、バージ東風を押航して東進中、東風が浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和3年1月25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 第五十七住若丸、413トン 137064、住若海運株式会社 B バージ 東風、3,895トン なし、住若海運株式会社
乗組員等に関する情報	航海士、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A なし B 右舷船底外板に破口及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.0m
事故の経過	A船は、船長及び航海士ほか6人が乗り組み、海砂約4,500tを積載したB船の船尾部に船首部を嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、約9.0ノットの対地速力で自動操舵により馬島港西南西方沖を東進していた。 航海士は、船長から船橋当直を引継ぎ、3Mレンジとしたレーダー画面を見た後、右舷方の防波堤（以下「本件防波堤」という。）を見たところ、A船押船列は本件防波堤から約500m離れているように見えたので、本件防波堤北方にある浅所（以下「本件浅所」）に接近せずに航行できると思い航行を続けた。 航海士は、本船と本件防波堤との位置関係が変わらず行きあしが止まったので、B船が本件浅所に乗り揚げたことを知った。 A船の船尾喫水は約5.0m、B船の船首喫水は4.5mであった。 航海士は、以前、海図で確認したことがあったので本件浅所の存在を知っていた。 航海士は、船橋当直を引継いだ際にレーダー画面を見たものの、本件防波堤との距離を確認せず、また、GPSプロッターを確認しないまま目視で本件防波堤との距離を確認していたので、A船押船列の位

	置を正確に把握していなかったと本事故後に思った。
<b>分析</b>	A船押船列は、東進中、航海士が、本件防波堤までの距離を目視のみで確認した際、A船押船列が本件防波堤から約500m離れていると思い、航行を続けたことから、本件浅所に向かっていることに気付かず、B船が浅所に乗り揚げたものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、夜間、A船押船列が東進中、航海士が本件防波堤までの距離を目視のみで確認した際、本件浅瀬に接近せずに航行できると思い、航行を続けたため、本件浅所に向かっていることに気付かず、B船が本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。
<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>・浅所のある海域を航行する際は、レーダーやGPSで自船の位置を確認し、浅所から十分な距離をとって航行すること。</li> </ul>