

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5月19日 04時00分ごろ
発生場所	鹿児島県薩摩川内市鴨瀬 川内港南防波堤灯台から真方位207° 3.1海里（M）付近 （概位 北緯31° 48.5′ 東経130° 09.3′）
事故の概要	押船翔洋丸は、起重機船翔洋を押し北東進中、鴨瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和3年6月2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 翔洋丸、19トン 260-40924熊本、株式会社日本政策金融公庫、千原海事株式会社 B 起重機船 翔洋、長さ53.5m なし、千原海事株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	A なし B 右舷船首部船底に破口
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 2、視界 良好 日出時刻：05時20分ごろ、月出時刻：11時47分ごろ 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約174cm（川内）
事故の経過	A船は、船長ほか3人が乗り組み、船首喫水約1.5m、船尾喫水約1.4mとなったB船の船尾凹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、船長が海面上の眼高が10mを越えるA船の操舵スタンド左舷側に置かれた椅子に腰を掛けて遠隔操舵装置による手動操舵で操船に当たり、薩摩川内市川内港へ向けて北進した。 船長は、約7ノットの対地速力で航行中、右舷船首方に川内港南防波堤灯台の灯光を認めた。 船長は、川内港南西方沖の鴨瀬付近を航行した経験が年に4回あったがA船の船長となって約1月で、A船押船列を操船するのが初めてであり、操舵の練習を行うことを思い立ち、認めた川内港南防波堤灯台の灯光へ向かうように右舵を取った。 A船押船列は、船長が川内港南防波堤灯台の灯光へ向けて操舵することに意識を向けて北東進中、B船の船首部が鴨瀬に乗り揚げた。

	<p>A船押船列は、船長が、B船の右舷船首部の浸水を認め、本事故の発生を118番通報後、手配した潜水士によって損傷の応急措置が施され、潮位が高くなって自然に離礁し、自力で航行して川内港に入港した。</p> <p>船長は、操船していた位置から船首方を見たとき、B船船首部に設置のクレーン操縦席、ブーム及びガントリーで一部死角が生じ、鴨瀬に向首していることに気付いていなかった。</p> <p>船長は、鴨瀬へ向けて転針する前、レーダー画面を時々見ていたが、クレーン操縦席による干渉で鴨瀬の映像を確認できず、GPSプロッター画面も確認したが小縮尺で鴨瀬が表示されていなかったため、鴨瀬の存在を失念していた。</p>
<p>分析</p>	<p>A船押船列は、船首方に死角があり、レーダー画面がクレーン操縦席による干渉を受ける状況で北進中、船長が、小縮尺のGPSプロッター画面とレーダー画面を見た後、鴨瀬の存在を失念したまま川内港南防波堤灯台の灯光へ向けて操舵することに意識を向けて北東進したことから、鴨瀬に向かっていることに気付かず、鴨瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船押船列が船首方に死角があり、レーダー画面がクレーン操縦席による干渉を受ける状況で北進中、船長が、小縮尺のGPSプロッター画面とレーダー画面を見た後、鴨瀬の存在を失念したまま川内港南防波堤灯台の灯光へ向けて操舵することに意識を向けて北東進したため、鴨瀬に向かっていることに気付かず、鴨瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 操船者は、夜間、GPSプロッター画面を拡大表示するなど周囲の障害物の存在を確認して操船すること。 ・ 操船者は、航行中、船首方に死角がある場合やレーダー画面がクレーン操縦席による干渉を受ける場合、特定のことに意識を向けることなく、船首部に見張り員を配置したり、減速したりして周囲の状況を確認すること。