

船舶事故調査報告書

令和4年6月8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12月20日 06時40分ごろ
発生場所	関門港小倉区 砂津防波堤灯台から真方位035° 370m付近 (概位 北緯33° 53.8′ 東経130° 53.8′)
事故の概要	貨物船兼砂利運搬船第三十五勝丸は、北進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和3年12月22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	貨物船兼砂利運搬船 第三十五勝丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	134189、勝丸海運建設株式会社
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海） 機関士、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 憩流時 日出時刻：07時17分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長及び機関士ほか3人が乗り組み、機関士が単独で手動操舵により操船し、船長及び他の乗組員が甲板上で離岸作業に当たり、船首約4.0m、船尾約4.9mの喫水で、関門港小倉区砂津東部岸壁を出港した。</p> <p>機関士は、関門港砂津航路を北東進中、前路の関門航路に西航船2隻を認めて両船舶の後方へ向けて最短経路で航行する目的で左転し、砂津航路北西方海域（以下「本件海域」という。）を約8～10ノットの対地速力で北進中、浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、機関士が海上保安庁に本事故の発生を通報した後、来援したタグボートによって引き下ろされ、砂津東部岸壁に着岸した。</p> <p>機関士は、これまでに航路外の水深が急に浅くなっていることを経験したことがなかったので、航路外の水深が急に浅くなっていることはないと予測し、また、砂津航路を航行するのは約5～7年振りで、出港前に海図で航路外の水深の確認を行っておらず、本件海域の浅所の拡張状況を知らなかった。</p> <p>機関士は、本事故の約3年前まで船長職をとっており、ふだんから単独で出入港の操船を行っていて、出入港の操船には慣れていた。</p> <p>本船のGPSプロッターは、画面に表示される等深線の最小水深値が10mであり、本件海域の浅所の拡張状況を把握することができな</p>

	<p>かった。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、関門港砂津航路を北東進中、関門航路に西航船2隻を認め た際、約5～7年振りに砂津航路を航行する機関士が、本件海域の浅 所の拡張状況を知らなかったものの、航路外の水深が急に浅くなっ ていることはないと予断し、両船舶の後方へ向けて最短経路で航行す る目的で左転して本件海域を北進したことから、浅所に向かうことと なり、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船では、機関士が、船長職をとった経験があり、出入港の操船に 慣れていたことから、出入港の操船を単独で行ったものと考えられ る。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、関門港砂津航路を北東進中、約5～7年振りに同 航路を航行する機関士が、本件海域の浅所の拡張状況を知らなかった ものの、航路外の水深が急に浅くなっていることはないと予断し、最 短経路で航行する目的で左転して本件海域を北進したため、浅所に向 かうこととなり、浅所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、事前に海図を用いて航行予定海域の詳細な水路調査を 行い、浅所の拡張状況や水深を把握すること。 ・ 操船者は、航路が設けられている場合、航路外は水深が浅くなっ ているので、やむを得ない事由のある場合を除いて航路外を航行 することなく、航路に沿って航行すること。 ・ 船長は、港を出入する場合、自ら操船を指揮すること。