

船舶事故調査報告書

令和4年7月6日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	浸水
発生日時	令和3年3月29日 08時00分ごろ
発生場所	関門港田野浦区ヤナイ5号岸壁 部埼灯台から真方位276°350m付近 （概位 北緯33°57.6′ 東経131°01.2′）
事故の概要	押船清福丸は、バージ清福と押船列を構成して積荷役作業中、清福丸の機関室が浸水した。
事故調査の経過	令和3年4月6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 清福丸、19トン 260-36509 福岡、清福海運有限会社 B バージ 清福、総トン数不詳（長さ52m） なし、清福海運有限会社
乗組員等に関する情報	A 船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 主機等に濡損 B なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	A 船は、無人の状態、船首両舷から油圧ピン各1本を突出させ、 B 船（非自航式、クレーン付き、船長Aほか2人乗組み）の船尾凹部 内壁に連結させて嵌合した押船列（以下「A 船押船列」という。）を 構成し、ヤナイ5号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に左舷着けて 着岸した状態で、B 船の船首部から山土の積荷役作業を開始した。 船長Aは、B 船に山土約800tを積荷役したところでA 船の船尾 部が沈下していることに気付き確認したところ、A 船の機関室出入口 の一部が水没し、機関室が浸水しているのを認めた。 本事故時のA 船押船列の喫水は、A 船が船尾約1.0mで、B 船が 船首約0.5m、船尾約1.5mであった。 船長Aは、ふだんB 船に山土等の積荷役を行う際にA 船とB 船を結 合している油圧ピンを抜いたかを確認していたが、本事故時前、B 船 に溜まっていた雨水の排水作業に気を取られており、同ピンの確認を 失念していた。
分析	A 船押船列は、本件岸壁で積荷役作業中、船長AがA 船とB 船を結 合していた油圧ピンを連結した状態で積荷役を行ったことから、B 船 への積荷役が進むにつれてB 船の喫水が深くなり、同ピンで結合され

	<p>たA船がB船により押し下げられ、A船の機関室出入口が海面下となり、海水が機関室に流入し、浸水したものと推定される。</p> <p>船長Aは、積荷役作業前、B船に溜まっていた雨水の排水作業に注意を向けていたことから、油圧ピンを抜いたことの確認を失念したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、A船押船列が本件岸壁で積荷役作業中、船長AがA船とB船を結合していた油圧ピンを連結した状態で積荷役を行ったため、B船への積荷役が進むにつれてB船の喫水が深くなり、同ピンで結合されたA船がB船により押し下げられ、A船の機関室出入口から海水が機関室に流入し、浸水し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>・ 押船の船長は、結合したバージで荷役作業を行う場合は、押船とバージを結合している油圧ピンを外したことを確認してから作業を行うこと。</li> <li>・ 押船の船長は、荷役作業前、油圧ピンを抜いたことの確認を指差して行うか、複数の乗組員で行うこと。</li> </ul>