

船舶事故調査報告書

令和4年7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4年1月23日 09時05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	貨物船第五幸伸丸は、北北東進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4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	貨物船 第五幸伸丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	137026、幸泉汽船株式会社
乗組員等に関する情報	船長、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 雨、風向 西北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、船長が単独で手動操舵により操船し、他の乗組員が離岸作業に当たり、船首約3.88m、船尾約4.78mの喫水で、関門港小倉区砂津東部岸壁を出港した。</p> <p>船長は、関門港砂津航路を北北東進中、関門海峡海上交通センター（以下「関門マーチス」という。）から前路の関門航路に東航船2隻がある旨の国際VHF無線による情報提供を受けた後、左舷船首方に東航船2隻を認め、東航船をレーダーでプロットしようと操作を始めたところ、関門マーチスから本船が砂津航路を外れる針路で航行している旨の情報提供を受けた。</p> <p>本船は、船長が東航船が気になり自船の位置を確認しないまま航行を続け、関門マーチスから砂津航路から外れたとの情報提供を受け、慌てて右舵40°を取ったものの、砂津航路北西方海域（以下「本件海域」という。）の浅所に約6ノットの対地速力で乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が関門マーチスに本事故の発生を通報した後、会社が手配したタグボートによって引き出され、砂津東部岸壁に着岸した。</p> <p>船長は、砂津航路を航行するのは初めてであったが、出港前に海図で砂津航路を確認しており、航路外の水深が浅く、本件海域の浅所の拡張状況を知っていた。</p> <p>船長は、東航船をプロットすることに集中することなく、自船の位置を確認し、砂津航路を北東進して、関門航路手前で減速して東航船を通過するのを待てば良かったと本事故後に思った。</p>

<p>分析</p>	<p>本船は、関門港砂津航路を北北東進中、船長が、関門航路を東航している2隻に意識を向け、東航船2隻をレーダーでプロットする操作に集中して同じ針路で航行を続けたことから、右舵を取らずに砂津航路から外れて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>船長は、関門マーチスから本船が砂津航路を外れる針路で航行している旨の情報提供があったものの、東航船2隻をプロットすることに集中したことから、同情報提供に対応できず、また、砂津航路を外れて浅所に向かって航行していることに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が関門港砂津航路を北北東進中、船長が、関門航路を東航している2隻に意識を向け、東航船2隻をレーダーでプロットする操作に集中して同じ針路で航行を続けたため、右舵を取らずに砂津航路から外れて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"> ・ 船長は、1つの作業に集中することなく、GPSプロッター等を活用し、常時船位及び針路を確認しながら航行すること。 ・ 船長は、海上交通センターから提供される情報を利用して適切な操船の判断を行うこと。