

船舶事故調査報告書

令和4年8月31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26日 08時35分ごろ
発生場所	福岡県 ^{かんた} 苅田町苅田港 苅田港北防波堤灯台から真方位256° 1.2海里付近 (概位 北緯33° 47.7′ 東経130° 59.4′)
事故の概要	貨物船第八末 ^{すえひろ} 広丸は、航行中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年2月16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 第八末広丸、199トン
船舶番号、船舶所有者等	136473、川田海運株式会社
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 曇り、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時
事故の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、船首約1.4m、船尾約2.2mの喫水で、苅田港の南北に延びる企業岸壁に出船左舷着けする目的で、船長が単独で手動操舵により操船に当たり、主機を極微速力前進として航行していた。</p> <p>船長は、企業岸壁の北東方沖にほぼ東西に並ぶ3個の浮標を認めたとき、企業岸壁の東方沖に旧貯木場があり、同旧貯木場の北端が浮標により示されていることを知っていたので、主機を中立運転とし、同旧貯木場に進入することがないように東側及び中央の浮標の北方水域を航行する目的で、本船を西南西進させた。</p> <p>本船は、中央の浮標を通過した後、企業岸壁に接近する目的で、左転して南西進を開始し、西側の浮標と中央の浮標との間を通過した直後、浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、船長が手配したタグボートによって引き下ろされ、自力航行で企業岸壁に着岸した。</p> <p>船長は、企業岸壁への入航操船が初めてであった。</p> <p>船長は、3個の浮標が設置される前に発行された国土交通省指定沿岸小型船舶用参考図「プレジャーボート・小型船用港湾案内」（以下「本件港湾案内」という。）を見ていたので、本事故当時、旧貯木場の北端が3個の浮標により示されていたことを知らなかった。</p> <p>本件港湾案内及び代理店から入手した情報図には企業岸壁付近の水</p>

	<p>深が記載されておらず、海図W129（荻田港）には同水深が記載されていた。</p> <p>本件港湾案内には、詳細な情報及び最新の情報については海図、水路誌及び灯台表を参照するよう注意書きが示されていた。</p> <p>本船は、海図W129（荻田港）を備え付けていなかった。</p> <p>船長は、本件港湾案内及び代理店から入手した情報図では、旧貯木場の北端が浮標1個により示され、また、3個の浮標を認めたとき、トップマークが無かったため、西側の浮標は意味のない私設浮標と思い、最北端となる中央の浮標を通過したとき、旧貯木場を通過し終えたものと思っていた。</p>
分析	<p>本船は、企業岸壁に向かって航行中、船長が、旧貯木場の存在を示す3個の浮標を認めた際、西側の浮標は意味のない私設浮標と思い、西側の浮標と中央の浮標との間で左転したことから、旧貯木場に進入して浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が企業岸壁に向かって航行中、船長が、旧貯木場の存在を示す3個の浮標を認めた際、西側の浮標は意味のない私設浮標と思い、西側の浮標と中央の浮標との間で左転したため、旧貯木場に進入して浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、水路調査を行う場合、最新の海図や水路誌などの資料を必ず使用し、水深や浮標の設置状況を把握すること。