

船舶事故調査報告書

令和5年11月15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5年3月7日 13時20分ごろ
発生場所	長崎県佐世保港第3区 佐世保港弁天島灯台から真方位120° 2.3海里付近 (概位 北緯33° 07.6′ 東経129° 45.3′)
事故の概要	押船永勝丸は、引船第八開洋丸が係船された台船 D-1801 と押船列を構成して南進中、第八開洋丸と共に浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年3月10日、主管調査官（長崎事務所）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 永勝丸、19トン 293-41623長崎、崎永海運株式会社 B 台船 D-1801、約953トン なし、宗田造船株式会社 C 引船 第八開洋丸、19トン 292-50563長崎、崎永海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型
負傷者	なし
損傷	A シューピースに擦過傷 B なし C シューピースに擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約100cm（佐世保）
事故の経過	A 船は、船長Aほか2人が乗り組み、B船に積載された貨物の輸送を行う目的で、その船首部から、左舷にC船が係船されたB船の船尾部にロープを取って押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、揚げ地である佐世保港第3区の牛ノ浦に向かった。 C船は、船長ほか1人が乗り組み、その船首部からB船の中央部左舷側に備えられたビットにロープを取って係船されており、A船押船列の離岸時等にB船をロープで引いて支援を行っていた。 船長Aは、GPSプロッターを作動させて単独で操船に当たり、東進して南方に湾入した牛ノ浦の北方沖に到着後、A船押船列が東方に向首した状態で漂泊を開始した。 船長Aは、作業艇が牛ノ浦の海上に設置された通船ゲートを開ける作業を開始したので、同作業を見ながら、A船押船列を同ゲートの方向（南方）に向首させ、その後、低速力で同ゲートに向けて南進中、

	<p>A船及びC船が、牛ノ浦の入口付近に存在する浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。</p> <p>海図W1233（佐世保港）によれば、本件浅所は、暗岩の存在する危険界線^{*1}で囲まれた海域となっており、水深が1.7mであった。</p> <p>A船及びC船の喫水は、船首約1.0m、船尾約2.8m、また、B船の喫水は船首尾ともに約1.0mであった。</p> <p>船長Aは、過去に甲板員として乗船した船舶で牛ノ浦を航行した経験が数回あったが、浅所を避けながら牛ノ浦を航行したという記憶がなく、牛ノ浦には航行の支障となる浅所は存在しないと思っていたので、事前に海図等で牛ノ浦の水路状況を確認したり、南進中にGPSプロッターで船位を確認したりしていなかった。</p> <p>C船の船長は、船長Aが牛ノ浦の水路状況及び船位の確認を行っていると思い、事前に同状況を確認しておらず、また、C船のGPSプロッターを停止していたので、A船押船列が本件浅所に向かって航行していることに気付かなかった。</p>
<p>分析</p>	<p>A船押船列は、南進中、船長Aが、牛ノ浦には航行の支障となる浅所は存在しないと思い込み、本件浅所に向かって航行を続けたことから、A船及びC船が本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、過去に牛ノ浦を航行した経験があったが、浅所を避けながら牛ノ浦を航行したという記憶がなかったことから、牛ノ浦には航行の支障となる浅所は存在しないと思い込んでいたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、牛ノ浦には航行の支障となる浅所は存在しないと思い込んでいたことから、事前に海図等で牛ノ浦の水路状況を確認したり、南進中にGPSプロッターで船位を確認したりしていなかったものと考えられる。</p> <p>C船の船長は、船長Aが牛ノ浦の水路状況及び船位の確認を行っていると思い、事前に同状況を確認しておらず、また、C船のGPSプロッターを停止していたことから、A船押船列が本件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、A船押船列が、南進中、船長Aが、過去の経験から、牛ノ浦には航行の支障となる浅所は存在しないと思い込み、本件浅所に向かって航行を続けたため、A船及びC船が本件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、過去に航行経験がある海域であっても、事前に海図等で航行に支障のある浅所等の位置を確認し、また、航行中は、G

^{*1} 「危険界線」とは、危険物存在の注意を航海者に促すものであり、多数の危険物を含んだ範囲を区域で示し、航行上安全でない区域を示すものをいう。

PSプロッター等で継続的に船位の確認を行うこと。

- ・複数の船舶で押船列を構成する場合、各船舶の操船者は、それぞれ、事前に水路状況を確認したり、GPSプロッター等で船位を確認したりすること。