

船舶事故調査報告書

令和7年9月17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6年6月6日 11時28分頃
発生場所	関門港響新港区 響新港東1号防波堤西灯台から真方位167° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 56.2′ 東経130° 46.8′）
事故の概要	多目的自航式起重機船CP-5001は、入港操船中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年7月17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	多目的自航式起重機船 CP-5001、4,801トン
船舶番号、船舶所有者等	141607、五洋建設株式会社
乗組員等に関する情報	船長、一級（航海）
負傷者	なし
損傷	船体中央部船底に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風速 約2m/s、視界 良好 海象：波高 約0.1m、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約127cm （脇田）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか14人が乗り組み、響灘沖合での作業（以下「本件作業」という。）を終え、響灘東地区岸壁に接岸する目的で、船長が操船し、乗組員1人がレーダー等を使用した見張りについて入港していた。</p> <p>船長は、本船の入港航路上に、作業中の浚渫船と土運船が停泊しており、土運船と響灘水路防波堤（以下「本件防波堤」という。）の間に約200mの余裕があったので、その間を海図で水深を確認することなく本船を航行させていたところ、本船は、本件防波堤の北側に広がる浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。（図1参照）</p>

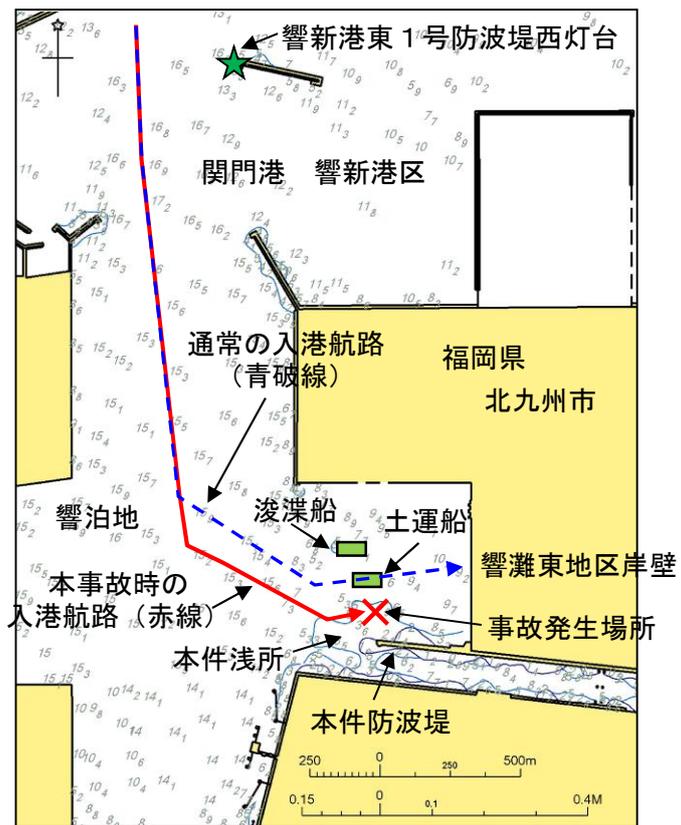


図1 事故発生経過概要図

船長は、船体に大きな損傷がないことを確認し、上げ潮を待って、本船を自力で離礁させ、響灘東地区岸壁に接岸させた。

船長は、本事故の数箇月前から本件作業に従事しており、本件作業が始まった当初は、本件浅所の存在を海図で確認していたが、本事故発生時、本件浅所の存在を忘れていた。

見張りについていた乗組員は、本事故発生時、目視及びレーダーにより響灘東地区岸壁との距離を測ることに意識が向いていて、本船が本件浅所に接近していることに気付かなかった。

本船の喫水は、船首約2.0m、船尾約3.5mであった。

分析

本船は、入港中、入港航路上の停泊船と響灘水路防波堤との間を航行したことから、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。

船長は、本件作業に従事し始めた頃、本件浅所の存在を海図で確認していたが、その後、入港操船を繰り返すうちに本件浅所の存在を忘れており、本事故発生時、海図で水深を確認しなかったことから、入港航路上の停泊船を認めた際、同停泊船と本件防波堤との間に本船を航行させたものと考えられる。

見張りについていた乗組員は、目視及びレーダーにより響灘東地区岸壁との距離を測ることに意識が向いていたことから、本船が本件浅所に接近していることに気付かなかったものと考えられる。

原因

本事故は、本船が、入港中、停泊船と本件防波堤との間を通る際、

	<p>船長が海図で水深を確認しなかったため、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>船長は、本事故後、入港航路上の停泊船の存在等により航路を変更する場合は、海図等で水深を確認するとともに、安全な航路を選定できない場合には、相手船の移動を調整することとした。</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、慣れた海域を航行する場合であっても、海図等により、浅所の位置等、航行に支障となる危険な箇所の状況を確認して操船するとともに、乗組員とそれらの情報を共有し、必要時には適切に操船上の助言を受けられるようにすること。