

船舶事故調査報告書

令和7年1月22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2月15日 07時20分ごろ
発生場所	秋田県秋田船川港秋田区大浜岸壁付近 秋田旧南防波堤灯台から真方位075° 1,000m付近 (概位 北緯39° 45.7' 東経140° 03.0')
事故の概要	セメント運搬船 ^{ふくはる} 福晴丸は、東進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年2月21日、主管調査官（仙台事務所）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	セメント運搬船 福晴丸、5,564トン
船舶番号、船舶所有者等	143707、福正汽船株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	船首部船底に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南西、風速 約8m/s、視程 約2km 海象：海上 平穏、潮汐 満潮、潮高 約12cm（秋田）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか8人が乗り組み、秋田船川港秋田区大浜岸壁（以下「本件岸壁」という。）で荷揚げする目的で、船長が、船橋中央の操舵スタンドの前に立ち、操船補助者として航海士がレーダー監視を行い、ECDIS（電子海図情報表示装置）を作動させ、手動操舵により約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南東進した。</p> <p>本船は、航路内で停泊中の作業台船、続いて反航する出港船と行き会った後、本件岸壁に向けて左転したところ、船長は、船首配置の航海士から速力がふだんより速いとの報告を受けた。</p> <p>船長は、航海計器で速力を確認したところ、減速していなかったことに気付き、このままでは、回頭しきれないと思い、主機を全速力後進とし、右舷錨を投下したが本船を停止させることができず、陸岸に向かう態勢となった本船の船首部が本件岸壁南方の浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、直ちに主機を停止し、乗組員の安否確認並びに浸水及び油の流出がないこと、主機及び操舵装置その他の機器設備に異状がないことを確認し、本事故の発生を海上保安庁に通報するとともにA社に連絡した。</p> <p>本船は、A社が手配したタグボート2隻によって離礁し、自力で航行して本件岸壁に着岸した。</p> <p>船長は、ふだん、入港する場合、約5～6knに減速していたが、本</p>

	<p>事故時、作業台船と出港船に気を取られ、減速するのを忘れていた。</p> <p>船長は、乗組員に対し、入港時の減速場所に関する操船計画について事前に周知していなかったため、乗組員から減速に関する報告がなく、減速するのを忘れていたことに気付かなかったと思った。</p> <p>船長は、操船技術に自信があったので、入港時の減速場所に関する操船計画について事前に周知していなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約5.73m、船尾約6.83mであった。</p> <p>海図W148秋田船川港秋田（平成29年9月7日刊行）によれば、本件岸壁までの間に水深9m以上10m未満の水域（長さ約1,400m、幅約250m）が可航水域として掘り下げられ、可航水域の両側には、水深5m未満で底質が砂及び泥の浅所が広がっており、陸岸に近い本件浅所は、水深が2～3m等深線付近であった。</p> <p>（付図1 航行経路図 参照）</p>
分析	<p>本船は、港内を東進中、船長が、作業台船及び出港船に気を取られ、減速するのを忘れていたことから、全速力後進として右舷錨投下したものの、本件岸壁に向けて回頭しきれずに本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、乗組員に対し、入港時の減速場所に関する操船計画について事前に周知していなかったことから、意思疎通が不足し、乗組員から減速に関する進言がなく、減速するのを忘れていたことに気付くことができなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、操船技術に自信があったことから、乗組員に対し、入港時の減速場所に関する操船計画について事前に周知せず、また、乗組員に報告するよう求めておらず、BRM^{*1}（Bridge Resource Management）及びBTM^{*2}（Bridge Team Management）を励行していなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、港内を東進中、船長が、作業台船及び出港船に気を取られ、減速するのを忘れていたため、本件岸壁に向けて回頭しきれずに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>A社は、本事故後、管理船舶の船長に対し、本事故の概要を周知するとともに、再発防止策として次の改善措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 入出港手順の再教育（入港前のミーティング実施や港内速力等） ・ 船内での「報連相」体制について教育（BRMの理解） ・ 入出港船情報の管理 ・ 港内操船における船速の注意喚起 <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</p>

*1 「BRM」とは、船舶の安全運航のため、乗組員、設備、情報など、船橋（ブリッジ）で利用可能なあらゆる資源（リソース）を有効に活用（マネージメント）することをいう。

*2 「BTM」とは、船橋のチームメンバーが船橋のあらゆる資源を利用し、明確な基準の下、組織的に安全運航を達成させるための実践的管理手法をいう。

られる。

- ・船長は、出入港の操船時、速力の状況を常に把握すること。
- ・船長は、立案した操船計画について、乗組員と相互に積極的な意思疎通を行い、常に情報、認識を共有すること。
- ・船長は、BRM/BTMの強化を図るとともに、乗組員が操船者に対して積極的に進言する航海当直体制を確保すること。
- ・乗組員は、船長の操船の意図について何らかの疑問がある場合には、船長に対して積極的に進言すること。

付図1 航行経路図

