

## 船舶事故調査報告書

平成25年10月10日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵男（部会長）  
 委員 庄司 邦昭  
 委員 根本 美奈

|  |   |
|--|---|
| 事故種類   | 乗揚  |
| 発生日時   | 平成25年4月11日（木） 02時17分ごろ  |
| 発生場所   | 長崎県 <sup>い</sup> 壱岐市 <sup>あし</sup> 芦辺港内<br>芦辺港南防波堤灯台から真方位290°450m付近<br>（概位 北緯33°48.5′ 東経129°45.3′）  |
| 事故調査の経過  | 平成25年4月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。  |
| <b>事実情報</b><br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | 旅客船兼自動車渡船 フェリーちくし、1,926トン<br>133623、九州郵船株式会社<br>91.32m (Lr) × 14.60m × 10.00m、鋼<br>ディーゼル機関、5,884kW、平成5年11月4日  |
| 乗組員等に関する情報   | 船長 男性 59歳<br>三級海技士（航海）<br>免許年月日 昭和61年1月23日<br>免状交付年月日 平成22年8月10日<br>免状有効期間満了日 平成28年5月1日   |
| 死傷者等   | なし  |
| 損傷   | 船体中央付近の船底外板に擦過傷   |
| 事故の経過  | <p>本船は、船長ほか20人が乗り組み、旅客69人を乗せ、車両19台を積載し、芦辺港公共岸壁に着岸するため、平成24年4月11日02時14分ごろ芦辺港口を港内へ向けて通過した。</p> <p>船長は、操舵室で操舵を行い、他に5人の乗組員を機関操作、見張り等に就け、休憩中の6人を除いた乗組員9人を船首部、船尾部、客室及び下船口において、着岸作業並びに旅客及び車両の下船に備えて待機させていた。</p> <p>船長は、港内に他船が航行していないことを確認し、左舷船首部を着岸するので、操舵室内の左舷ウイングで操船を行い、風が西から少し強く吹いていることから、風で本船が圧流されることを考え、通常より少し西の位置から着岸するため、速力約7ノットで北西進していたところ、02時17分ごろ、芦辺港南防波堤灯台西北西方沖において、衝撃を感じることなく、本船は、行きあしが止まり、船底が浅所</p> |

|   |  |
|---|--|
|   | <p>に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗揚を知り、乗組員に指示して船内の調査を行い、浸水等の異常がないこと、及び船底からの衝撃がほとんどなかったことから、底質が土か砂であり、緊急事態ではないと思い、会社に連絡するとともに、旅客に状況を説明し、離礁作業を開始した。</p> <p>船長は、機関、舵及びバウスラスターを種々使用し、03時05分ごろ自力離礁した。</p> <p>本船は、予定よりも48分遅れて芦辺港の岸壁に着岸した。</p>   |
| 気象・海象   | <p>気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約14m/s</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の末期</p>  |
| その他の事項  | <p>本船の喫水は、船首約4.00m、船尾約4.26mであった。</p> <p>海図では、乗り揚げた場所の水深は5.9mである。</p> <p>芦辺港の奥は、谷江川<sup>たにえがわ</sup>の河口となっている。</p> <p>船長は、本船の船長になって1年、入社して39年8か月の経験があり、航路に関しては熟知していたので、芦辺港の水深は十分あると思っていた。</p> <p>海上保安庁の測量船は、本事故後、水深の調査を行ったところ、芦辺港の西側の谷江川河口付近に泥の堆積があり、乗り揚げた場所の水深は3.5mであった。</p> <p>本船は、本事故後、博多港において、ダイバーによる船底検査を実施し、船体中央部の船底に僅かな擦過傷のあることが確認された。</p> <p>船長は、本船の損傷の状況及び乗り揚げた状況から、本件事故発生場所の底質は土砂であり、谷江川から運ばれた土砂が堆積し、芦辺港内に浅所を形成したものと思った。</p> <p>運航管理者は、海図に記載されていない浅所があったことから、本船が入港する壱岐市の芦辺港、印通寺港<sup>いんどうじ</sup>及び郷ノ浦港<sup>ごうのうら</sup>を管理する長崎県壱岐振興局に港内の適正な水深の維持に関する要望文書を提出した。</p> <p>長崎県壱岐振興局は、平成25年8月に芦辺港の浅所の浚渫を行うと回答した。</p> <p>船舶所有者は、海上保安庁の調査した最新の芦辺港水深図を自社の全ての船長に配布した。</p> |
| <p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p> | <p>なし</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、芦辺港の岸壁に着岸しようとした際、港内に泥の堆積によって浅所が形成されていたことから、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>芦辺港には、谷江川が流れ込んでいることから、同川から運ばれた</p>   |

|           |  |
|-----------|--|
|           | 泥が堆積し、港内に浅所が形成されたものと考えられる。   |
| <b>原因</b> | 本事故は、夜間、本船が、芦辺港の岸壁に着岸しようとした際、港内に泥の堆積によって浅所が形成されていたため、同浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。   |
| <b>参考</b> | <p>平成25年4月16日に第七管区海上保安本部から芦辺港の水深について地域航行警報が出された。</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"> <li>・着岸する港に河口がある場合は、定期的に水深計測を行うことが望まれる。</li> </ul> |