

船舶事故調査報告書

平成23年10月27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 石 川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年9月6日 23時35分ごろ
発生場所	三重県鳥羽市丸山崎灯標付近 丸山崎灯標から真方位209° 100m付近 (概位 北緯34° 29.3′ 東経136° 52.0′)
事故調査の経過	平成22年9月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	貨物船 ^{しんゆら} 新由良丸、499トン 133230、由良船舶株式会社・由良機船株式会社 75.03m×12.50m×6.90m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成5年6月23日
乗組員等に関する情報	船長 男性 53歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和57年5月31日 免状交付年月日 平成21年3月11日 免状有効期間満了日 平成26年4月11日
死傷者等	なし
損傷	プロペラ2枚に曲損、船底外板に凹損及び擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、製材約1,240tを積載し、船首約2.64m、船尾約4.10mの喫水で鳥羽市菅島 ^{すが いわし} 鯉崎南方沖の加布良古水道を誓願島灯標に向け、約11ノット（kn）の速力で手動操舵により北西進した。 船長は、鳥羽市坂手島と菅島との間に向けるために右舵を約5°までとったが、右舷船首方の鯉崎北方沖に漁船1隻を視認して驚き、レーダーやGPSで船位を確認せずに舵を中央に戻した。 船長は、漁船がゆっくり北西進中であることを確認し、左舵をとって漁船との距離を広げたのちに右転しようとしたところ、丸山崎灯標に接近していることに気付き、機関を停止したのち、全速力後進としたが、平成22年9月6日23時35分ごろ、本船が丸山崎灯標付近の浅所に乗り揚げた。 船長は、緊急停止ボタンにより機関を停止し、乗組員全員の無事と船体に浸水等の異常がないことを確認後、船舶所有者及び海上保安庁へ通報した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮流 約1.4knの北西流

<p>その他の事項</p>	<p>船長は、先航海の荷役作業が遅れた影響から、目的地である名古屋港への入港予定時刻が7日03時～04時ごろとなったので、07時30分の荷役作業開始まで睡眠時間を少しでも確保したいと考え、伊良湖水道を航行せず、ふだん、余り夜間に航行することのない加布良古水道を航行した。</p> <p>船長は、過去に視界制限状態の加布良古水道を航行した経験があったので、夜間でも昼間と同じような人員配置及び速力で航行しても大丈夫だろうと思った。</p> <p>本船は、ふだん坂手島と菅島の間を昼間に通過する際、東側の菅島寄りを航行していたが、本事故当時、菅島側は暗いので水道の西側に寄せて航行していた。</p> <p>船長は、過去に坂手島と菅島の間を夜間に通過する際、漁船を見たことがなかった。</p> <p>船長は、漁船を視認後、舵角指示器を見ないで舵輪の操作をしていた。</p> <p>船長は、丸山埼灯標に接近していることに気付いたとき、約13kn以上の速力が出ているように感じた。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、菅島南西方沖を北西進中、船長が、漁船との距離を広げることに注意を奪われ、レーダーやGPSで船位の確認を行わなかったことから、丸山埼灯標付近の浅所に向かって航行していることに気付かず、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、約1.4knの北西流の影響により、約11kn以上の速力で航行していた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、菅島南西方沖を北西進中、船長が、漁船との距離を広げることに注意を奪われ、船位の確認を行わなかったため、丸山埼灯標付近の浅所に向かって航行していることに気付かず、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。</p>	