

船舶事故調査報告書

平成23年11月17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23年6月9日 19時40分ごろ
発生場所	熊本県八代市八代港の南島南西方沖 八代港防波堤灯台から真方位304° 1,220m付近 （概位 北緯32° 31.7′ 東経130° 31.3′）
事故調査の経過	平成23年7月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 ふくよし丸、199トン 134512、個人所有 56.80m×9.50m×5.30m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 56歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和55年7月11日 免状交付年月日 平成20年10月28日 免状有効期間満了日 平成26年7月26日
死傷者等	なし
損傷	船底部に擦過傷、プロペラを曲損
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、鋼材約600tを積載し、船首約2.60m、船尾約3.70mの喫水で八代港に入港するため、船長が手動操舵に就き、八代港内の大築島北方沖を約8ノットの速力で南進し、いつものように大築島の南方を迂回して八代港の堀下げ済水路に入り、同水路を北進して同港に入港することにしていた。 船長は、日没となったので明るいうちに八代港公共岸壁に着岸しようと思ひ、同港内にある三ツ子島のうち、最南端の南島の南西方沖を通過すれば約30分の時間短縮となることから、南島の南西方沖を通過することにし、海図W1243（八代港）で南島南西方沖の水深を確認した。 船長は、南島南西方沖の水深が浅いことを知ったが、それまで八代港に出入港するフェリーが南島南西方沖を通過しているのを何度も見掛けたことがあり、本船でも過去に1～2度南島南西方沖を通過したことがあったことから、潮汐表で潮汐を確認したところ、低潮時ではあったものの、潮高が110cm以上であるので、水深と喫水の関係から南島南西方沖を通過できると思ひ、南島西方付近に差し掛かったとき、南島南西方沖に向けて左転した。 本船は、約120°（真方位）の針路で八代港内の造船所を船首目標と

	<p>して航行中、平成23年6月9日19時40分ごろ、南島南西方200m付近の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、間もなく離礁し、浸水がなく、自力航行ができたので、八代港公共岸壁に着岸した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 1</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、潮高 約1.17m（八代海）</p> <p>日没時刻 19時25分ごろ</p>								
その他の事項	<p>海図W1243によれば、南島南西方沖は、5m等深線が延びていて底質が泥又は砂の水深が浅い海域となっており、同海図には、南島南西方約230m（本事故発生場所付近）に水深2.4mが図載されている。</p> <p>八代港に出入港するフェリーは、南島の南西方50m付近が最も水深が深くなっているため、南島の南西端から約50m沖を航行していた。</p> <p>船長は、南島の南西端から約200～300mまでは本船の喫水でも航行できると思っていた。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、低潮時の八代港南島南西方沖を南東進中、船長が、明るいうちに着岸しようと思ひ、水深が確保された堀下げ済水路を航行せず、時間を短縮しようとして水深が浅い南島南西方沖を航行したことから、南島南西方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	<p>本船は、低潮時の八代港南島南西方沖を南東進中、船長が、明るいうちに着岸しようと思ひ、水深が確保された堀下げ済水路を航行せず、時間を短縮しようとして水深が浅い南島南西方沖を航行したことから、南島南西方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	<p>本船は、低潮時の八代港南島南西方沖を南東進中、船長が、明るいうちに着岸しようと思ひ、水深が確保された堀下げ済水路を航行せず、時間を短縮しようとして水深が浅い南島南西方沖を航行したことから、南島南西方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、日没後の薄明時、本船が、低潮時の八代港南島南西方沖を南東進中、船長が、水深が浅い南島南西方沖を航行したため、南島南西方沖の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>								
参考	<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"> ・低潮時に水深が浅い海域を航行しないこと。 ・港内では、水深が確保された堀下げ済水路などを航行すること。 ・水深、潮高及び喫水から、十分な余裕水深が確保できることを確認すること。 								