

船舶事故調査報告書

平成24年9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 根本 美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成24年4月14日 10時10分ごろ
発生場所	大分県杵築市守江港港内 守江港灯標から真方位336° 220m付近 (概位 北緯33° 24.7′ 東経131° 39.5′)
事故調査の経過	平成24年4月17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。 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 第三十六親力丸 ^{おやりき} 、499トン 134805、親力海運株式会社 70.26m×13.00m×7.22m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 60歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和54年1月19日 免状交付年月日 平成23年6月23日 免状有効期間満了日 平成28年6月22日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、‘守江港港奥の守江地区にある物揚場’（以下「守江地区物揚場」という。）で積荷の残土を揚げたのち、船首約0.8m、船尾約3.3mの喫水で大分県津久見港に向かった。 本船は、船長が手動操舵に当たり、約6ノットの速力で守江港港内を南西進して出航中、入航時の経路よりも守江港灯標に近寄って航行したところ、平成24年4月14日10時10分ごろ守江港灯標北北西方沖の浅所に乗り揚げた。 海上保安庁の巡視艇が、付近海域を航行中、浅所に乗り揚げている本船を発見した。 本船は、11時10分ごろ船長が機関を全速力後進にかけ、自力離礁した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好

	海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約112cm
その他の事項	<p>守江港は、海図W1219（別府湾付近）によれば、大分県国東半島の南岸にあって別府湾に流入する八坂川の河口にある港であり、河口左岸から西方に伸びる長さ約1,500m幅約200mの住吉浜が天然の防波堤となっており、住吉浜先端の西方沖に守江港灯標が設置され、同灯標の西方沖約150m付近から守江地区物揚場付近までの海域は底質が泥で水深が約2～5mである。</p> <p>船長は、約20年前に押船で守江港に入港した経験があった。</p> <p>船長は、阪神港大阪区の積地において、守江地区物揚場への入航針路法の説明書を荷主から入手し、同説明書に従って入航した。</p> <p>船長は、揚げ荷役時に初めて会った荷役関係者と思われる人物から、陸寄りのほうが水深は深いという話を聞いた。</p> <p>船長は、出航時の守江港の潮汐を調べていた。</p>
分析 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	あり なし なし <p>本船は、守江港を出航中、船長が、揚げ荷役時に初めて会った荷役関係者と思われる人物から、陸寄りのほうが水深は深いという話を聞き、守江港灯標に接近して航行したことから、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、守江港を出航中、船長が守江港灯標に接近して航行したため、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"> ・水深が浅く、かつ、変化しやすい港において入航及び出航する場合、確かな情報に基づき、入航及び出航の計画を立案すること。