

船舶事故調査報告書

平成24年1月12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
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年8月25日 06時00分ごろ
発生場所	大分県杵築市守江港守江港灯標付近 守江港灯標から真方位180° 130m付近 （概位 北緯33° 24.5′ 東経131° 39.5′）
事故調査の経過	平成23年8月29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 第八白鳥丸、430トン 134673、泉海運有限会社（A社）、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 66.0m×12.5m×7.0m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年2月
乗組員等に関する情報	船長 男性 54歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成9年6月13日 免状交付年月日 平成19年5月10日 免状有効期間満了日 平成24年6月12日 一等航海士 男性 28歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成18年6月14日 免状交付年月日 平成23年9月1日 免状有効期間満了日 平成28年6月13日 甲板員（A社代表取締役） 男性 53歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成4年11月20日 免状交付年月日 平成20年11月19日 免状有効期間満了日 平成25年11月18日
死傷者等	なし
損傷	船首船底部に擦過傷
事故の経過	本船は、船長、一等航海士及び甲板員ほか1人が乗り組み、石灰石1,400tを積載し、船首約3.6m、船尾約4.8mの喫水で守江港に向かい、一等航海士が、単独で船橋当直に就き、約9ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。 一等航海士は、手動操舵に就き、守江港の港域に入ったところで約30

	<p>0°（真方位、以下同じ。）の針路として速力を約4～5knに減速し、入港操船を行う甲板員が昇橋するのを待った。</p> <p>本船では、A社代表取締役である甲板員が、平成6年2月の進水時から乗船して操船に慣れていることから、出入港操船を行うことにしており、甲板員は、減速による機関音や振動の変化を感じて昇橋していたが、昇橋が遅れた場合には、船橋当直者が甲板員に連絡していた。</p> <p>一等航海士は、守江港に入港する際、ふだんは守江港灯標の手前で甲板員と操船を交替していたが、甲板員が昇橋して来ないので、同灯標を通過してから船内電話で甲板員を起こすことにした。</p> <p>甲板員は、自室で就寝しており、本船が減速したことに気付かなかった。</p> <p>一等航海士は、守江港灯標付近に浅所が存在していることや港内の水深が浅くなっていることは知っていたものの、予定針路線を記入していた海図W1218（別府湾、臼杵湾及び付近）で同灯標沖の水深及び浅所の拡張状況を確認せず、本船が守江港灯標の南方に達したとき、浅所を通過したものと思い、右舵10°をとって右回頭を始めた。</p> <p>本船は、守江港灯標を右舷に見て右回頭中、06時00分ごろ、行きあしが止まり、守江港灯標から180°130m付近の浅所に乗り揚げた。</p> <p>甲板上で作業中の船長は、本船が守江港灯標に接近し過ぎていることに気付いて昇橋した頃、本船が乗り揚げた。</p> <p>甲板員は、海上保安庁に乗揚事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、15時45分ごろ潮高が高くなったところで機関を後進にかけて自力離礁した。</p> <p>本船は、守江港沖で錨泊して船底調査を行い、船首船底部に擦過傷を生じたほかには異常がないことを確認した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約160cm</p> <p>日出時刻：05時42分</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>一等航海士は、守江港への入港操船を行ったことがなかった。</p> <p>本事故発生場所付近は、水深が約2～5mで底質は泥及び砂であった。</p> <p>本船では、守江港の実際の水深が海図記載の水深と異なっているため、港内操船用の略図を作成して操舵室に備えており、守江港の潮高が120cm以上のときに出入港をしていた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;">乗組員等の関与</td> <td style="width: 50%; padding: 5px;">あり</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">船体・機関等の関与</td> <td style="padding: 5px;">なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">気象・海象の関与</td> <td style="padding: 5px;">なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">判明した事項の解析</td> <td style="padding: 5px;"> <p>本船は、守江港灯標付近を西北西進中、一等航海士が、海図により同灯標付近の水深及び浅所の状況を確認していなかったことから、同灯標付近の浅所を通過したものと思って右転し、同灯標南方の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>一等航海士は、ふだんは守江港灯標の手前で甲板員と入港操船を交替していたので、同灯標付近で操船したことがなく、同灯標付近に浅所が存在していることを知っていたものの、浅所の状況を</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	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、守江港灯標付近を西北西進中、一等航海士が、海図により同灯標付近の水深及び浅所の状況を確認していなかったことから、同灯標付近の浅所を通過したものと思って右転し、同灯標南方の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>一等航海士は、ふだんは守江港灯標の手前で甲板員と入港操船を交替していたので、同灯標付近で操船したことがなく、同灯標付近に浅所が存在していることを知っていたものの、浅所の状況を</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	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、守江港灯標付近を西北西進中、一等航海士が、海図により同灯標付近の水深及び浅所の状況を確認していなかったことから、同灯標付近の浅所を通過したものと思って右転し、同灯標南方の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>一等航海士は、ふだんは守江港灯標の手前で甲板員と入港操船を交替していたので、同灯標付近で操船したことがなく、同灯標付近に浅所が存在していることを知っていたものの、浅所の状況を</p>								

		<p>知らなかったものと考えられる。</p> <p>一等航海士は、これまでは甲板員が減速したことに気付いて昇橋して来ていたので、守江港内に入ったことを甲板員に連絡していなかったものと考えられる。</p> <p>甲板員は、本事故当時は自室で就寝しており、本船が減速したことに気付かなかったものと考えられる。</p>
原因		<p>本事故は、本船が、守江港灯標付近を西北西進中、一等航海士が、海図により同灯標付近の水深及び浅所の状況を確認していなかったため、同灯標付近の浅所を通過したものと思って右転し、同灯標南方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"> ・ 港内では、船長が操船を指揮すること。 ・ 守江港は、水深が浅く、浅所が存在しているので、海図により水深及び浅所の状況を調査しておくこと。