

船舶事故調査報告書

平成24年7月19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23年6月3日 13時05分ごろ
発生場所	徳島県阿南市蒲生田岬東方沖 蒲生田岬灯台から真方位101° 1.0海里付近 （概位 北緯33° 49.9′ 東経134° 46.1′）
事故調査の経過	平成23年6月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 第八天神丸、499トン 135598、奥本海運有限公司 71.34m×12.50m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成11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56年9月17日 免状交付年月日 平成23年3月31日 免状有効期間満了日 平成28年5月1日 一等航海士 男性 41歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成6年6月23日 免状交付年月日 平成21年4月27日 免状有効期間満了日 平成26年12月6日
死傷者等	なし
損傷	左舷船底部に亀裂を伴う凹損、ビルジキールが曲損
事故の経過	本船は、船長及び一等航海士ほか3人が乗り組み、珪石1,520tを積載し、福岡県苅田町苅田港に向けて航行中、一等航海士が、平成23年6月3日11時過ぎに徳島県小松島市和田ノ鼻東方沖において船長から船橋当直を引き継ぎ、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、蒲生田岬と阿南市伊島との間の中央に向ける針路約175～177°（真方位）及び対地速力約11.7ノットで航行した。 一等航海士は、操舵装置の後方に立って手動操舵を行い、操舵装置付近の天井に設置されたGPSプロッターにより船位などを確認しながら、これまでに本船が航行していたコースラインに沿って南進した。 本船は、蒲生田岬と伊島との間を南進中、13時05分ごろ浅所に乗り揚げ、同浅所を通過して停止した。 船長は、直ちに昇橋して損傷の状況などを調査し、船体が左舷側に傾斜

	<p>し始めたので、バラスト水を排水するとともに積荷を貨物倉の右舷側に移動して傾斜を止めたのち、海上保安庁に118番通報した。</p> <p>本船は、巡視船に伴走されて徳島県徳島小松島港に入港した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約88cm</p>	
その他の事項	<p>船長は、平成12年から本船の船長として乗船していた。</p> <p>一等航海士は、平成11年の本船新造時から一等航海士として乗船しており、過去に船橋当直中に11回蒲生田岬と伊島との間を航行した経験があり、本事故発生場所付近の状況をよく知っていたので、これまでと同じコースラインに沿って航行した。</p> <p>本船の喫水は、船首約3.56m、船尾約4.96mであった。</p> <p>船長は、本事故後、GPSプロッターに記録された本船の航跡により、本船がいつものコースラインに沿って航行していたことを確認した。</p> <p>本船の船橋当直は、単独4時間交替の3直制をとっていた。</p> <p>海上保安庁刊行（平成18年3月16日）の海図W1104（橋港及び付近）によれば、本事故発生場所付近の水深などの記載状況は、次のとおりである。</p> <p>本事故発生場所は、10m等深線と20m等深線との間で至近に水深20m及び底質岩の記載があり、同発生場所の東北東方約750mには、一ツ目と称する水上岩のほか干出岩などが拵延しており、南西方約550mには、^{おおひらぼえ}大平礫と称する高さ2.6mの水上岩が存在していた。また、本事故発生場所付近の最浅水深は、発生場所の南西方約200mの所にある水深5.3mである。</p> <p>本船のGPSプロッターには、10m等深線及び20m等深線並びに一ツ目及び大平礫などが表示されていた。</p> <p>第五管区海上保安本部では、五管区水路通報により、次のとおり本事故発生場所付近に浅所（底質岩）が存在する旨が情報提供されていた。</p> <p>(1) 五管区水路通報第6号（平成22年2月12日） 北緯33°49′55″ 東経134°46′01″ （最浅水深 約8.0m）</p> <p>(2) 五管区水路通報第2号（平成23年1月14日） 北緯33°49′54.4″ 東経134°46′00.6″ （最浅水深 約8.2m）</p>	
分析	<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>なし</p> <p>本船は、蒲生田岬と伊島との間を南進中、海図に記載がない蒲生田岬東方沖の浅所が存在していたことから、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船のGPSプロッターには、10m等深線及び20m等深線が表示されていたほか、一ツ目及び大平礫などの水上岩が表示されていたものと考えられる。</p>

原因	<p>本事故は、本船が、蒲生田岬と伊島との間を南進中、海図に記載がない蒲生田岬東方沖の浅所が存在していたため、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。</p>
参考	<p>海上保安庁では、本事故後、次の措置などを行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・五管区水路通報第22号（平成23年6月10日）により、本事故発生場所付近の浅所の存在について、次のとおり情報提供された。 <ul style="list-style-type: none"> (1) 北緯33°49′53″ 東経134°46′00″ (水深 約5.0m) (2) 北緯33°49′51″ 東経134°46′09″ (水深 約3.4m) (3) 北緯33°49′49″ 東経134°46′02″ (水深 約3.8m) ・徳島海上保安部などでは、ホームページに緊急ニュースとして蒲生田岬東方沖に浅所が存在する旨を掲載した。