

## 船舶事故調査報告書

平成25年7月25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25年1月7日 07時15分ごろ
発生場所	熊本県八代市八代港 八代港防波堤灯台から真方位039°500m付近 (概位 北緯32°31.6′ 東経130°32.1′)
事故調査の経過	平成25年1月11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 No.8 SHIN YOUNG（大韓民国籍）、1,313トン 8823800（IMO番号）、Shin Young Marine Co.,Ltd. 69.95m×12.20m×5.60m、鋼 ディーゼル機関、735kW、1988年9月
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍） 男性 69歳 2級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2008年9月29日 (2013年9月7日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船首船底に擦過傷
事故の経過	<p>本船は、船長ほか9人が乗り組み、硫酸鉄を満載量の約7割積載し、揚げ荷役のため、八代港内検疫錨地から八代港の外港第1号岸壁（以下「G1岸壁」という。）に向け、約7～8ノット（kn）の速力で港内の水路を北北東進した。</p> <p>本船は、船長、一等機関士及び操舵手の3人が船橋で、一等航海士、甲板長及び甲板員の3人が船首でそれぞれ入港配置に就き、水路からG1岸壁に向けて右転したのち、約3knに減速して東北東進し、G1岸壁に接近しながら、更に減速を続けた。</p> <p>本船は、船首配置に就いていた一等航海士が、着岸しようとしていた岸壁から北北東方約200m先の岸壁において、手を振っている代理店職員を見てG1岸壁の場所を間違えたことに気付き、船長へ報告し、船長が急いで機関を後進としたものの、平成25年1月7日07時15分ごろ約0.5knの速力でG1岸壁から南南西方約200mの浅所に乗り揚げた。</p>

本船は、船長が後進にかけても離礁しないことから、代理店手配のタグボートによって引き下ろされ、G 1岸壁に着岸し、立入検査の目的で本船着岸予定のG 1岸壁に向かっていった海上保安庁の巡視船により、離礁作業を認知され、事後の措置に当たった。

(図 1 参照)



図 1 八代港外港図

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、乗り揚げた場所付近の岸壁をG 1岸壁だと思っていた。 船長は、八代港の入港経験が7～8回あったが、G 1岸壁への着岸経験はなかった。 船長は、乗り揚げる少し前からレーダーやGPSプロッターの画面を見ており、船首方を見ていなかった。 一等航海士は、着岸しようとしていた岸壁に綱取りや代理店職員がいないことを不審に思っていたが、その後、北北東方の岸壁で手を振る代理店職員に気付いた。 本船の喫水は、船首約3.30m、船尾約4.10mであった。</p>
<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</p>	<p>あり なし なし 本船は、八代港のG 1岸壁に着岸しようとして航行中、船長が着岸する岸壁を間違えたことから、G 1岸壁南南西方約200mの浅所に乗り揚げたものと考えられる。 一等航海士は、着岸しようとしていた岸壁に綱取りや代理店職員がいないことを不審に思った際、速やかに船長へ報告を行っていれば、</p>

	船長が着岸岸壁の間違いに気付き、本事故を回避できた可能性があると考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、八代港のG 1岸壁に着岸しようとして航行中、船長が着岸する岸壁を間違えたため、G 1岸壁南南西方約200m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。
<b>参考</b>	<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"> <li>・着岸岸壁をあらかじめ海図で確認しておくこと。</li> <li>・着岸する場合、岸壁の状況等について、本船と代理店が連絡を密にし、安全な着岸作業を行うこと。</li> </ul>