

船舶事故調査報告書

平成26年5月8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26年1月24日 13時00分ごろ
発生場所	千葉県千葉港葛南区船橋第7号灯浮標西方の浅所 千葉県市川市所在の千葉港葛南市川灯台から真方位124° 2.5海里付近 (概位 北緯35° 38.6′ 東経139° 58.6′)
事故調査の経過	平成26年1月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 ^{えいよし} 栄吉丸、497トン 136542、金根長海運有限公司 72.16m (Lr) × 12.20m × 7.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成11年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 60歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和49年6月14日 免状交付年月日 平成25年8月27日 免状有効期間満了日 平成30年9月18日
死傷者等	なし
損傷	船底に擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、千葉港千葉区を船首約2.3m、船尾約3.5mの喫水で出港し、船長が単独で船橋当直を行い、千葉港葛南区の係留施設へ向けて航行していた。 本船は、船長が手動操舵で操船して平成26年1月24日12時40分ごろ船橋水路に入航し、速力約8～9ノットで北進した。 船長は、船橋第5号灯浮標を通過した後、本船を左転させ、千葉港市川第1号灯浮標（以下「1号灯浮標」という。）と千葉港市川第2号灯浮標（以下「2号灯浮標」という。）の間を航行して市川水路に入航するつもりでいたところ、2号灯浮標を1号灯浮標と思い、2号灯浮標の東側を航行していたが、すぐに誤りに気付き、左舵を取って市川水路に入航しようとしたものの、13時00分ごろ船橋第7号灯浮標西方の浅所に乗り揚げた。

	<p>船長は船舶所有者に連絡を行い、船舶所有者が、海上保安庁へ通報し、また、タグボートを手配した。</p> <p>本船は、来援したタグボートにより、16時25分ごろに引き降ろされ、市川水路南方に錨泊した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：波向 南、波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>船長は、市川水路を航行した経験が多数あったものの、千葉港千葉区の方から市川水路に向けて航行することは初めてであり、13時ごろから荷揚げの予定があったので、荷揚げ開始時刻に間に合うように着岸したいと思い、焦りを感じながら、操船をしていた。</p> <p>船長は、入港地の近くまで来ていたので、本事故当時、レーダー及びGPSプロッターを見ず、目視で見張りをして操船を行っていた。</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	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、船橋水路の船橋第5号灯浮標を通過した後、船長が、1号灯浮標と2号灯浮標の間を航行して市川水路に入航しようとした際、2号灯浮標を1号灯浮標と思い込んでいたことから、2号灯浮標の東側を航行し、誤りに気付いて左舵を取ったものの、船橋第7号灯浮標西方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、本船が、船橋水路の船橋第5号灯浮標を通過した後、船長が、1号灯浮標と2号灯浮標の間を航行して市川水路に入航しようとした際、2号灯浮標を1号灯浮標と思い込んでいたため、2号灯浮標の東側を航行し、誤りに気付いて左舵を取ったものの、船橋第7号灯浮標西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"> ・時間に余裕を持った航海計画を立てること。 ・レーダー及びGPSプロッターを有効に活用して見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

