

船舶事故等調査報告書

平成27年11月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015横第65号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成27年5月14日 21時37分ごろ
発生場所	静岡県下田市神子元島北北西方沖 神子元島灯台から真方位349° 2.14海里付近 (概位 北緯34° 36.63′ 東経138° 55.97′)
事故等調査の経過	平成27年5月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	油タンカー 第六わかつる丸、749トン
船舶番号、船舶所有者等	135201、向島マリーナー株式会社
乗組員等に関する情報	甲板手、六級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	船首部船底に破口
事故等の経過	<p>本船は、船長、甲板手ほか5人が乗り組み、軽油約2,000klを積載し、平成27年5月14日13時45分ごろ、京浜港横浜区を出港し、阪神港尼崎西宮芦屋区に向かった。</p> <p>甲板手は、20時00分ごろ静岡県稲取港東方沖で一等航海士から航海当直を引き継いで1人で操船に当たり、伊豆半島東岸に沿って南進し、神子元島北北西方沖で変針する予定であった。</p> <p>甲板手は、神子元島北北西方沖において、左舷後方から同航船が接近していたので、同航船より先に右転することとし、21時30分ごろ右転して針路を260°にしたところ、海上保安庁所属の横浜海岸局からVHF無線電話（以下「VHF」という。）により、前路に浅所があるので注意するよう呼び掛けられたので、少し左に針路を修正すれば支障はないと思い、針路を250°にした。</p> <p>本船は、再び、横浜海岸局からVHFで呼び出されたので、甲板手が、自動操舵に切り替えた後、VHFで応答していたとき、21時37分ごろ、約9.4ノットの対地速力で横根（平均水面上の高さ14mの小島）に乗り揚げた。</p> <p>本船は、油の流出はなく、22時20分ごろ自力で離礁した。</p>
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
その他の事項	<p>本船は、船首約3.9m、船尾約5.1mの喫水であった。</p> <p>甲板手は、本事故発生場所付近を他の乗組員と共に当直に当たって約20回航行したことがあったが、単独の当直中に航行するのは初め</p>

	<p>てだった。</p> <p>甲板手は、横根の存在を知っており、航海当直を引き継ぐときも、確認していたものの、神子元島北北西方沖で右転後に、横浜海岸局からVHFで注意された浅所が、横根のことだとは思わなかった。</p> <p>甲板手は、右転する際、GPSプロッターを見るなどして船位を確認しておらず、また、レーダーも見ていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、神子元島北北西方沖を南進中、甲板手が、左舷後方から接近する同航船を認めて右転した際、船位の確認を行っていなかったことから、横根に向首していることに気付かずに航行し、横根に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、神子元島北北西方沖を南進中、甲板手が、左舷後方から接近する同航船を認めて右転した際、船位の確認を行っていなかったため、横根に向首していることに気付かずに航行し、横根に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・伊豆半島南端と神子元島との間の海域には、小島や岩礁が散在するので、この海域を通過する場合は、船位を十分に確認すること。