

船舶事故調査報告書

平成28年9月1日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成28年1月10日 10時30分ごろ
発生場所	大分県日出町日出港南東方沖 別府港日出松ヶ鼻2号防波堤灯台から真方位165° 1,000m 付近 （概位 北緯33° 21.4′ 東経131° 32.4′）
事故の概要	砂利運搬船第拾八明德丸は、北北西進中、浅所に乗り揚げた。 第拾八明德丸は、船底外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成28年1月10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	砂利運搬船 第拾八明德丸、498トン 134170、長門マリン株式会社 70.59m×13.20m×7.30m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 61歳 五級海技士（航海）（旧就業範囲） 免許年月日 昭和50年4月25日 免状交付年月日 平成27年10月21日 免状有効期間満了日 平成32年10月20日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に破口を伴う凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約210cm（日出）
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、再生骨材約1,100m ³ を積載し、船首約3.2m、船尾約5.2mの喫水により、阪神港尼崎西宮芦屋区を出港し、日出港に向けて航行していた。 船長は、大分県杵築市守江港南方沖において、前直の航海士から船橋当直を引き継いで単独で操船に当たり、手動操舵によって西進していたところ、日出港の南方沖に、20～30隻の操業中の漁船群を認めた。 船長は、過去、日出港に入航した際、‘日出港南方沖にある沖防波

	<p>堤’（以下「本件防波堤」という。）の東側から入航したので、今回も同様の進路で入航する予定としていたが、漁船群を避けて入航するためにふだんよりも早めに右転することとし、日出町^{とがり}尖ノ鼻南南東方沖に至った所で右転した。</p> <p>本船は、北北西進中、平成28年1月10日10時30分ごろ日出港南東方沖の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、自力で離礁を試みたものの、離礁できなかったため、サルベージ会社に救援を依頼するとともに、本事故の発生を118番通報した。</p> <p>本船は、その後、サルベージ会社のタグボートによって引き降ろされ、予定の岸壁に着岸した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、GPSプロッターを装備していたが、船長が、詳細な水深情報が表示されるデータカードを紛失しており、画面上に10m未満の等深線は表示されていなかった。</p> <p>本船には、本事故発生海域を表示する海図としてW1102（伊予灘及付近：1/125,000）が備えられていたが、W1219（別府湾及付近：1/30,000）は備えられていなかった。</p> <p>船長は、船舶所有者から、日出港には本件防波堤の西側から入航するように指示を受けていたが、最初の入航時、揚げ地の担当者から、他船は本件防波堤の東側から入航している旨を聞き、測深しながら本件防波堤の東側から入航したところ、十分な水深があったので、以降3回の入航時も同様に本件防波堤の東側から入航しており、付近に浅所があるとの認識がなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、本件防波堤の東側から日出港に入航する際、船長が、尖ノ鼻周辺の浅所域の拡張状況を把握できていなかったことから、日出港南方沖で操業中の漁船群を避けて早めに右転したところ、日出港南東方沖の浅所に向かう態勢となったことに気付かずに航行し、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、本船に大縮尺の海図がなかったこと及びGPSプロッターの画面上に10m未満の等深線が表示されていなかったことから、浅所の存在を把握できていなかったものと考えられる。</p> <p>船長が、船舶所有者の指示に従い、本件防波堤の西側から入航していれば、本事故の発生を回避できたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、本件防波堤の東側から日出港に入航する際、船長が、尖ノ鼻周辺の浅所域の拡張状況を把握できていなかったため、</p>

	日出港南方沖で操業中の漁船群を避けて早めに右転したところ、日出港南東方沖の浅所に向かう態勢となったことに気付かずに航行し、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。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none">・ 適切な縮尺の海図を船内に備えておくこと。・ 航海計器は、適切な状態で使用できるように整備しておくこと。

付図1 事故発生経過概略図

