

船舶事故調査報告書

令和5年4月19日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年4月13日 12時10分ごろ
発生場所	千葉県千葉港千葉第4区 千葉港コスモ石油シーバース灯から真方位205° 1,050m付近 (概位 北緯35° 31.8′ 東経140° 03.1′)
事故の概要	貨物船第八神勢丸は、離岸作業中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年6月21日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	貨物船 第八神勢丸、403トン
船舶番号、船舶所有者等	133198、個人所有、有限会社ジンセイ
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	舵軸及びシューピースに曲損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約120cm（千葉）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、碎石を満載し、船長が単独で出港操船に当たり、入船右舷着けしていた北西方に延びる千葉港千葉第4区の企業専用岸壁（以下「本件岸壁」という。）を離岸した。</p> <p>海図1086（千葉港中部）によれば、本件岸壁の北西方に、岸壁に沿って2m等深線で囲まれた浅所が存在し、また、北方には大型船舶が着積するドルフィン棧橋があり、2m等深線とドルフィン棧橋との距離が約30mであった。</p> <p>船長は、ふだん、2m等深線及び浅所の正確な拡張状況を知らなかったが、ドルフィン棧橋に接近しながら後進することで、2m等深線とドルフィン棧橋との間を無難に通過していた。</p> <p>船長は、ふだんと同じように左舵を取りながら後進を始め、積み荷が満載で思うように船尾が左方に振れず、ふだんよりドルフィン棧橋に接近せずに後進していたが、まさか浅所に乗り揚げることはないと思いき、後進を続けていたところ、本船が2m等深線付近の浅所に乗り揚げたのを認めた。</p> <p>本船は、主機を前進運転として自力で離礁し、千葉県葛南区に入港した。</p>
分析	本船は、本件岸壁から離岸して出港中、船長が、積み荷が満載で思うように船尾を左方に振れず、ふだんよりドルフィン棧橋に接近せず

	<p>に後進を続けたことから、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、2 m等深線及び浅所の正確な拡張状況を知らなかったことから、ふだんよりドルフィン棧橋に接近せずに後進しても、浅瀬に乗り揚げることはないと思い、後進を続けたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が本件岸壁から離岸して出港中、船長が、積み荷が満載で思うように船尾を左方に振れず、ふだんよりドルフィン棧橋に接近せずに後進を続けたため、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</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>・ 船長は、出港前、水路調査を行って浅所を確認し、可航域を把握すること。</li> <li>・ 船長は、自船の状態に応じた操縦性能等を考慮し、浅所からの離隔距離をレーダー等を利用して浅所からの距離を把握した上、安全な海域を操船すること。</li> <li>・ 船長は、狭い可航域を離岸して出港する場合、タグボート等を使用することが望ましい。</li> </ul>