

船舶インシデント調査報告書

平成24年10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

インシデント種類	座洲
発生日時	平成24年1月21日 19時40分ごろ
発生場所	岡山県岡山市岡山港 岡山市高島（27m頂）三角点から真方位231°500m付近 （概位 北緯34°35.9′ 東経133°59.1′）
インシデント調査の経過	平成24年2月1日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 第八白鳥丸 ^{はくちやう} 、430トン 134673、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、 泉海運有限会社（A社） 66.00m×12.50m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年2月17日
乗組員等に関する情報	船長 男性 54歳 四級海技士（航海） 免 許 年 月 日 平成9年6月13日 免 状 交 付 年 月 日 平成19年5月10日 免状有効期間満了日 平成24年6月12日 甲板員 男性 53歳 四級海技士（航海） 免 許 年 月 日 平成4年11月20日 免 状 交 付 年 月 日 平成20年11月19日 免状有効期間満了日 平成25年11月18日
死傷者等	なし
損傷	なし
インシデントの経過	本船は、船長及び甲板員ほか2人が乗り組み、石灰石約1,400tを積載し、船首約3.8m、船尾約4.6～4.7mの喫水で平成24年1月21日00時40分ごろ福岡県苅田港を出港し、来島海峡経由で岡山港に向かった。 本船は、船長が岡山水道の入口付近で昇橋してレーダーの監視と前路の見張りに、船橋当直中の甲板員が引き続いて操船にそれぞれ当たり、約4～5ノットの対地速力で手動操舵により航行した。

	<p>船長及び甲板員は、岡山市所在のツブシ礁灯標を右舷側に見て並んだ頃、‘レーダーに映った児島湾大橋及び岡山港高島地区（通称「新岡山港」）の映像’（以下「本件映像」という。）と前日に‘オペレーターの担当者から手渡しで受け取った岡山港福島地区の航空写真及び地図’（以下「本件資料」という。）を見比べながら西進中、本件映像と本件資料の地形が同じに見えたので、岡山港第4号灯浮標を右舷側に見て通過したものの、甲板員が、自船の進路に不安を感じ、停船させるために機関を後進にかけた。</p> <p>甲板員は、本船が停船したものと思い、機関を中立にして周囲の状況や本件資料を確認しながら船長と相談していたところ、19時40分ごろ、船内を巡回中の機関長から、本船が座礁している旨の報告を受け、機関を後進にかけたが、離礁できず、20時10分ごろオペレーターの安全統括管理者及び海上保安庁に連絡した。</p> <p>本船は、翌22日08時30分ごろ手配したタグボートにより引き降ろされ、自力航行で岡山港福島地区の岸壁に着岸した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、GPS及びオフセンターで0.5海里に設定したレーダー1台が使用中であったが、ファクシミリは本インシデントの数箇月前から故障し、電子メールなどの情報を航行中に入手することができる機器は備えられていなかった。</p> <p>本船は、A社の代表取締役である甲板員が実質船長として運航に携わり、ふだんから出入港時の操船に当たっていた。</p> <p>甲板員は、本インシデント前日の15時ごろ、大分県津久見市津久見港において停泊中、苅田港から岡山港への石灰石輸送の依頼を受けた際、岡山港にはこれまで入港したことがなく、W155（岡山水道）の海図を持っておらず、また、海図を揃える時間はなかったが、本件資料を見て何とか入港できると思った。</p> <p>機関長は、船内を巡回中、機関が後進にかかって船尾が左に振れたのち、後進がかかった状態で本船が動かなくなったことに気付き、座礁したのではないかと思った。</p> <p>本インシデント発生場所付近の底質は、砂状の浅瀬（以下「本件浅瀬」という。）であり、本船の乗組員は、座洲の際の衝撃を感じなかった。</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、岡山港内を西進中、甲板員が、航行経験のない岡山水道を航行するに当たり、事前に海図を用意せず、浅瀬や水路の状況などを</p>

	<p>調査していなかったことから、本件浅瀬に接近し、本件浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>甲板員が、オペレーターから受け取った本件資料を頼りに運航したことは、本インシデントの発生に関与した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、夜間、本船が、岡山港内を西進中、甲板員が、航行経験のない岡山水道を航行するに当たり、事前に海図を用意せず、浅瀬や水路の状況などを調査していなかったため、本件浅瀬に接近し、本件浅瀬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>A社は、本インシデント後、オペレーターの指導により、岡山水道ほか約60か所の瀬戸内海各港の海図を整備し、故障していたファクシミリの交換、電子メールなどの情報を航行中に入手することができる機器の整備を行った。また、オペレーターに対し、不安のある航路については、詳細な情報の提供を求めることとした。</p> <p>オペレーターは、本インシデント後、訪船して安全ミーティングを実施し、担当者が訪船して行う安全指導を月1回程度から週1回に改めた。</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"> ・ 出入港時の操船指揮は、船長が行うこと。