

## 船舶事故調査報告書

平成22年5月13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 山 本 哲 也

委 員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（橋脚工事用棧橋）
発生日時	平成21年2月25日 08時05分ごろ
発生場所	愛媛県上島町 <sup>いきな</sup> 生名港沖防波堤北灯台から真方位172° 970m付近 （概位 北緯34° 15.4′ 東経133° 11.3′）
事故調査の経過	平成21年3月6日、本事故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 <sup>しょうじゅ</sup> 松 寿丸、199トン 135461、松葉運輸株式会社 58.30m×9.60m×5.40m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成9年8月28日
乗組員等に関する情報	船長 男性 42歳 五級海技士（航海） 免 許 年 月 日 平成2年6月7日 免 状 交 付 年 月 日 平成17年5月12日 免 状 有 効 期 間 満 了 日 平成22年6月6日 一等航海士 男性 65歳 四級海技士（航海） 免 許 年 月 日 昭和50年5月9日 免 状 交 付 年 月 日 平成18年4月3日 免 状 有 効 期 間 満 了 日 平成23年4月2日
死傷者等	なし
損傷	船首部に破口及び凹損 橋脚工事用棧橋凹損
事故の経過	本船は、船長ほか2人が乗り組み、愛媛県 <sup>ながえ</sup> 長江瀬戸を航行中、一等航海士（以下「航海士A」という。）が船橋当直中の船長と食事交代のため昇橋してきたが、船長は、船橋当直の交替予定場所である弓削瀬戸を通過するまでは当直を続けるつもりで、いったんは断ったものの、航海士Aが食事をするよう強く申し出た。 このため、船長は、航海士Aに付近の水路の状況などについて知っているかと尋ねたところ、分かっている旨答えたので、広島県生名島の南岸付近と佐島の北岸付近には、それぞれ建設中の生名橋の橋脚があり、狭い海域であるので、十分注意して航行するよう指示したうえで、平成21年2月25日07時59分ごろ降橋して食堂に向かった。 船橋当直を引き継いだ航海士Aは、生名島と佐島の間を約076°の針

	<p>路及び約11ノット（対地速力）の速力で、手動操舵により佐島側の橋脚を船首目標として航行した。</p> <p>航海士Aは、佐島側の橋脚まで約400mとなったとき、生名島と佐島の間を通過した後、右方の愛媛県弓削島と広島県因島との間の弓削瀬戸に向かえばよいのか、左方の生名島と因島との間の長崎瀬戸に向かえばよいのかが分からなくなった。</p> <p>航海士Aは、橋脚に接近するまでに海図を見るくらいの時間はあると思いい、船長に連絡することもなく、手動操舵としたまま操舵スタンドを離れて船橋後部の海図台の上に置かれていた海図で確認を始めたため、前路の見張りを行っていなかった。</p> <p>船長は、食堂で食事中、右舷側の窓から佐島の防波堤が至近に見えたので異常を感じ、直ちに昇橋したところ、航海士Aが海図を見ており、本船が橋脚に接近していたので、大声で注意したが、航海士Aは、<sup>ぼうぜん</sup>呆然として何もすることができなかった。</p> <p>船長は、直ちに左舵をとり、機関を全速力後進にかけたが、08時05分ごろ佐島側の橋脚の工事用栈橋に衝突した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 1m/s、気温 9.2℃</p> <p>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>船長は、海図に予定針路線を記入しておらず、GPSプロッターにも予定針路線を表示させていなかった。</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、長江瀬戸を航行中、航海士Aが船橋当直中の船長と食事のために交代する際、船長から付近の水路状況について尋ねられたが、生名島と佐島の間を通過した後の予定針路を知らなかったものの、生名島と佐島の間を通過すれば、その後の航行はできるものと思いい、分かっている旨を答えたものと考えられる。</p> <p>船長は、食事交替する際、航海士Aに対し、生名島と佐島の間を通過した後の予定針路を具体的に指示せず、海図に針路線を記入しなかったものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、佐島側の橋脚に向首して航行中、生名島と佐島の間を通過した後の針路が分からなかったため、海図で針路の確認を行っていたことから、橋脚に接近していることに気付かず航行し、同橋脚の工事用栈橋に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長が、生名島と佐島の間を通過した後の予定針路を具体的に指示し又は海図に予定針路線を記入していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>

原因	<p>本事故は、本船が、生名島と佐島の間を佐島側の橋脚に向けて東進中、単独で当直中の航海士 A が、生名島と佐島間を通過した後の針路を海図で確認していたため、建設中の生名橋の佐島側橋脚の工事用棧橋に接近していることに気付かず、同棧橋に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p> <p>航海士 A が生名島と佐島間を通過した後の針路を海図で確認していたのは、生名島と佐島の間を通過後の針路が分からなくなったことによるものと考えられる。</p>
----	---