

# 船舶事故調査報告書

平成23年10月20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 石 川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年12月13日 02時15分ごろ
発生場所	山口県上関町祝島南岸 <small>かみのせき いわい</small> 上関町所在のハウジロ灯台から真方位308° 3.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 46.0′ 東経131° 57.8′）
事故調査の経過	平成23年3月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）を指名した。また、平成23年4月12日、1人の地方事故調査官を追加指名した。 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	特殊タンカー 東光丸、440トン 136204、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、株式会社共同海運 61.61m×10.00m×4.10m、鋼 ディーゼル機関、1,029kW、平成15年6月
乗組員等に関する情報	航海士A 男性 45歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成9年8月12日 免状交付年月日 平成19年1月16日 免状有効期間満了日 平成24年8月11日
死傷者等	なし
損傷	船底に擦過傷、プロペラに曲損
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、リグニンスルホン酸カルシウム約660tを積載して船首約2.60m、船尾約3.60mの喫水で大分県姫島北方沖を東進し、航海士Aが操舵輪の前に立って単独で船橋当直を行い、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、自動操舵により約098°の針路（真方位、以下同じ。）とし、約11.0ノット（kn）の対地速力で祝島南方沖に向けて航行した。 航海士Aは、平成22年12月13日01時15分ごろ、姫島北東方沖を通過した際にレーダーやGPSプロッターを使用して船位を確認したが、その後、船位の確認を行っていなかったため、予定針路から北側に大きく寄り、祝島南岸の岩礁に向かっていないことに気付かずに航行中、本船は、02時15分ごろ、ハウジロ灯台から308° 3.2M付近において、祝島南岸の岩礁に乗り揚げ、乗り切った。 本船は、その後、航行を続けて阪神港大阪区に入港した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の初期、潮流 約1.0knの東流

その他の事項	航海士Aは、本事故発生までの約10年間、島根県江津港から関西や関東方面に月間6～7回航海して夜間航行の経験もあり、本事故発生場所付近の水路事情に精通していた。	
分析	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	あり なし なし 本船は、祝島南方沖を東進中、航海士Aが、姫島北東方沖を通過した際、レーダーやGPSプロッターを使用して船位の確認を行ったが、慣れた海域であり、その後、船位の確認を行っていなかったことから、祝島南岸の岩礁に向かっていることに気付かずに航行し、同岩礁に乗り揚げたものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、祝島南方沖を東進中、航海士Aが、船位の確認を行っていなかったため、祝島南岸の岩礁に向かっていることに気付かずに航行し、同岩礁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。 ・レーダー及びGPSプロッターを使用し、適宜船位の確認を行うこと	