

船舶事故調査報告書

平成23年10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 庄 司 邦 昭
 委 員 石 川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年7月3日 16時10分ごろ
発生場所	大分県大分市関埼北東方の権現 ^{ごんげんぼえ} 碇 関埼灯台から真方位046° 2,350m付近 （概位 北緯33° 16.9′ 東経131° 55.2′）
事故調査の経過	平成23年7月4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	ケミカルタンカー 第八 ^{しやうえい} 照栄丸、499トン 133874、合田汽船株式会社 64.90m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成5年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 58歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年7月8日 免状交付年月日 平成21年8月10日 免状有効期間満了日 平成27年7月18日 一等航海士 男性 44歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成5年7月14日 免状交付年月日 平成20年3月28日 免状有効期間満了日 平成25年8月24日
死傷者等	なし
損傷	船底に凹損及び擦過傷、プロペラ翼の先端に損傷
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、フェノール約900tを積載し、船首約3.2m、船尾約4.2mの喫水で豊後水道を北進中、一等航海士が、平成23年7月3日15時40分ごろ、大分県津久見市 ^{おきむく} 沖無垢島沖で単独の船橋当直に就き、豊後水道北口の速吸瀬戸 ^{はやすい} に向かい、関埼と高島との間に向けて航行した。 一等航海士は、針路約312°（真方位、以下同じ。）及び対地速力約10ノットで自動操舵により高島南方0.5海里（M）付近を航行中、漁船3隻が右方から接近してきたので手動操舵に就き、左転して同漁船を避けたのち、関埼の北北東方にある平瀬灯標が設置された平瀬と平瀬の東北東方約0.6M（約1,100m）にある権現碇との間を通過することとし、自動操舵として海図で平瀬付近の水深を確認した。

	<p>一等航海士は、再び手動操舵に就き、平瀬の東方0.25～0.3M付近に向け、右舷前方からの潮流を受けながら約320°の針路として航行中、右舷前方に権現碁の北方で漂泊中の3隻の漁船を視認し、同漁船が右舷船首30°0.5M付近になった頃、その内の2隻が急に平瀬の方向に走り始め、本船の船首方を右から左に通過する状況となったので、2隻の漁船を避けるためにゆっくりと右転を始めた。</p> <p>一等航海士は、2隻の漁船の動向に注意を向けていたので、本船が既に権現碁を通過しているものと思い、同漁船が船首方を通過して間もなく、権現碁通過後の針路となる約335°としたところ、16時10分ごろ、関埼灯台から046°2,350m付近の権現碁に乗り揚げた。</p> <p>本船は、機関を停止して浸水や流出油の有無を確認したのち、海上保安庁に通報し、18時55分ごろ自力離礁した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮流 南流の終期</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船橋当直を船長、一等航海士及び二等航海士の3人で単独4時間交代とし、当直開始時刻の約30分前には昇橋して前直者から引継ぎを行って船橋当直に就いていた。また、船長は、08時～12時及び20時～24時の船橋当直に就くほか、関門航路や港内を航行するときには自ら操船を指揮していたが、豊後水道では船橋当直者に操船を任せていた。</p> <p>本船は、速吸瀬戸付近では7月初めの時季に急に霧が発生して視界が悪くなることがあるので、速吸瀬戸のうち、大型船の航行が多い推薦航路が設定された関埼の東方約2Mにある大分市高島と愛媛県伊方町佐田岬の間を航行せず、視界が悪くなった場合に速やかに避泊ができる関埼と高島との間を航行することにしていた。</p> <p>船長は、速吸瀬戸付近を北進する際のコースとし、本船の海図W151（豊後水道）に速吸瀬戸の推薦航路を航行するコースラインと平瀬と権現碁の間を航行するコースラインを記載しており、船橋当直者に対して平瀬と権現碁の間を航行してもよいと伝えていた。</p> <p>本船には、レーダーが2台設置されており、1.5M及び3Mレンジとして作動させていた。また、GPSを作動させていたが、緯度経度が数値で表示されるものであった。</p> <p>権現碁は、最高水面からの高さが0.2mの水上岩である。</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、平瀬と権現碁の間に向けて北西進中、一等航海士が、船首方を通過する2隻の漁船に注意を向け、権現碁の位置を確認していなかったことから、右舷側にある権現碁を通過していないことに気付かずに右転し、権現碁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、平瀬と権現碁の間を航行する際、自ら操船の指揮を執っていれば、本事故の発生を回避することが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、平瀬と権現碁の間に向けて北西進中、一等航海士が船首方を通過する2隻の漁船に注意を向け、権現碁の位置を確認していなかったため、右舷側にある権現碁を通過していないことに気付かずに右転し、権現碁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>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"> ・ 変針前に変針方向の状況を確認すること。 ・ 狭い水道を航行する場合は、船長が自ら操船の指揮を執ること。