

船舶事故調査報告書

平成23年11月24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3月31日 04時30分ごろ
発生場所	大分県姫島村姫島港の防波堤 姫島港東防波堤灯台から真方位056°450m付近 （概位 北緯33°43.2′ 東経131°39.2′）
事故調査の経過	平成23年6月2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	A 引船 第35常栄丸、185トン 140544、豊海運株式会社 29.61m (Lr) × 9.20m × 3.98m、鋼 ディーゼル機関×2基、1,470kW、平成19年3月 B 台船 Y25、約1,059トン 船舶番号なし、豊海運株式会社 50.00m × 20.00m × 3.00m、鋼 機関なし、平成18年
乗組員等に関する情報	A 一等航海士 男性 21歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成22年3月26日 免状交付年月日 平成22年6月30日 免状有効期間満了日 平成27年3月25日
死傷者等	なし
損傷	A 船首船底部に凹損 B 船首部に凹損
事故の経過	A 船は、船長及び一等航海士ほか3人が乗り組み、長さ約20mのワイヤ及び約100mのロープをつないだえい航索で空船のB船を引いてA船引船列を構成し、大分県国東半島の東方約1～1.5海里（M）沖を姫島水道の東口に向けて北進した。 一等航海士は、平成23年3月31日02時00分ごろ、単独の船橋当直に就き、約5ノットの速力で自動操舵により姫島水道の東口に向けて北西進中、同水道の東口に差し掛かった頃、船橋前部中央で椅子に腰を掛け、下を向いて携帯電話でメールの送受信及びゲームを始めたので、同水道の中央付近に向ける予定変針場所に達したことに気付かずに航行した。 A 船引船列は、予定変針場所を通過して姫島南西部にある姫島港付近に向けて北西進を続け、一等航海士が、その後も携帯電話の操作を続け

	<p>ていたので、姫島南西岸に向かっていていることに気付かずに航行した。</p> <p>一等航海士は、顔を上げて前方を見たとき、船首方近距離に‘姫島港の防波堤の消波ブロック’（以下「本件消波ブロック」という。）を視認したので、直ちにA船の機関を停止したところ、えい航していたB船が後方から接近してA船の船尾に接触し、A船が前方へ押し出されて本件消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>A船引船列は、A船が自力で離礁し、浸水がなく、機関等に異常がなかったため、自力航行して目的地の関門港下関区に向かった。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：波高 約20cm、潮汐 上げ潮の中央期</p>	
その他の事項	<p>喫水は、A船が船首約2.6m、船尾約3.8m、B船が船首尾共に約0.5mであった。</p> <p>船長は、一等航海士が姫島水道の航行経験が豊富であったため、同航海士に同水道での操船を任せていた。</p> <p>姫島港は、姫島南西部にあり、地方港湾に指定されている。</p> <p>瀬戸内海水路誌によれば、次のとおりであった。</p> <p>姫島水道は、国東半島と姫島との間の幅約2M（水深10m以上で幅約1.2M）の水道であり、関門海峡と豊後水道との間を航行する小型船が多い。</p>	
分析	<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>A船引船列は、姫島水道の東口を自動操舵により北西進中、一等航海士が、携帯電話の操作を行っていたことから、予定変針場所に達したことに気付かず、同場所を通過して姫島南西部にある姫島港付近に向けて航行し、A船が本件消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>一等航海士は、本件消波ブロックに接近していることに気づき、A船の機関を停止したところ、えい航していたB船が後方から接近してA船の船尾に接触し、A船が前方へ押し出されて本件消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船引船列が、姫島水道の東口を自動操舵により北西進中、一等航海士が、携帯電話の操作を行っていたため、予定変針場所に達したことに気付かず、同場所を通過して姫島南西部にある姫島港付近に向けて航行し、A船が本件消波ブロック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"> ・船橋当直者は、当直業務に専念し、常時適切な見張り及び船位の確認を行うこと。 	