

船舶事故調査報告書

平成23年1月27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	乗揚
発生日時	平成22年10月19日 23時40分ごろ
発生場所	山口県周防大島町大島瀬戸西口 戒善寺礁の沖ノ離岩付近 大磯灯台から真方位301° 210m付近 (概位 北緯33° 57.3′ 東経132° 10.5′)
事故調査の経過	平成22年10月26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 乗組員等に関する情報
	貨物船 第三共福丸、199トン 135123、大岡海運有限会社 56.59m×9.50m×5.30m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成9年1月11日 船長 男性 55歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年12月27日 免状交付年月日 平成18年12月18日 免状有効期間満了日 平成24年10月23日
死傷者等	なし
損傷	船首船底部に凹損及び擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、鋼材約669tを積載し、船首約2.80m、船尾約3.60mの喫水で、単独で船橋当直中の船長が手動操舵につき、山口県笠佐島の北方を大島瀬戸西口に向けて東進した。 船長は、これまでに3回、夜間などに大島瀬戸を東進した際、北方位標識である戒善寺礁灯浮標を航路の中央を示す標識（安全水域標識）と思っており、本事故時と同じくらいの喫水のとて、同灯浮標を左舷に見て、その南方約50mのところを航行したことがあったので、今回もこれまでと同様に同灯浮標を左舷に見て航行することにした。 船長は、いつもであれば、笠佐島岩鼻の北方に達したとき、戒善寺礁灯浮標と大島大橋橋梁灯（C2灯：中央灯）を重視する針路としていたところ、重視することができなかつたことから、本船が潮流に圧流されていつもより南方を航行していることに気付いた。 船長は、戒善寺礁灯浮標の南方約100mまでは航行可能であるものの、それよりも南方には浅所があることを知っていたので、時折、左舵をとって同灯浮標から離れないようにし、目視により灯光を確認しながら航行を続けた。

	<p>本船は、その後も南方に圧流されながら約7ノット（kn）の対地速力で東進中、平成22年10月19日23時40分ごろ、大磯灯台から真方位301°210m付近の戒善寺礁の沖ノ離岩付近に乗り揚げた。</p> <p>船長は、船体の点検を行うとともに、翌20日00時40分ごろ、海上保安部に連絡し、06時20分ごろ引船の来援を得て離礁した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 1</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮流 東流約3.2kn</p>	
その他の事項	<p>海上保安庁刊行の海図W152（大島瀬戸）及び灯台表によれば、大島瀬戸の西口には、北方位標識である戒善寺礁灯浮標とその南東方330m付近に大磯灯台が設置され、両標識の間には、戒善寺礁と称する浅礁域が広がっており、両標識の中間付近に沖ノ離岩（暗岩）が存在している。</p> <p>また、大島瀬戸では、海上交通安全法第25条第1項に基づく、大島瀬戸における経路の指定に関する告示（昭和50年海上保安庁告示第59号）により、次のとおり経路が指定されている。（西航は省略）</p> <p>B線を横切ったのちA線を横切って航行しようとする総トン数5トン以上の船舶（東航）は、</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) C線以南の海域を航行すること。ただし、大島大橋の橋脚付近の海域においては、当該海域において他の船舶と行き会わないときは、この限りでない。 (2) 大島大橋の第3橋脚と第4橋脚との間を経て航行すること。 (3) 戒善寺礁北方の海域を経て航行すること。 <p>船長は、本船備付けの海図W152などにより戒善寺礁灯浮標の南方に浅所が存在していることは知っていたが、海図又は灯台表により戒善寺礁灯浮標が北方位標識であることを確認していなかった。また、船長は、北方位標識が黒色（上部）及び黄色（下部）の塗色であることを知っていたが、大島瀬戸を夜間や霧のときにしか航行したことがなかったため、戒善寺礁灯浮標が北方位標識であることに気付かず、同灯浮標を航路の中央を示す標識（安全水域標識）と思っていた。</p> <p>海上交通安全法第25条第1項に基づく告示により、大島瀬戸に経路が指定されており、瀬戸内海水路誌や海図W152に記載されているが、船長は、同経路の指定及び通航方法について知らなかった。</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>あり</p> <p>本船は、笠佐島北方沖を潮流により南方に圧流されながら大島瀬戸西口に向けて東進中、船長が浅所の存在する戒善寺礁灯浮標の南方を航行したことから、戒善寺礁の沖ノ離岩付近に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、北方位標識である戒善寺礁灯浮標を航路の中央を示す標識（安全水域標識）であると思い込んでいたことから、同灯浮標を左舷に見てその南方を航行したものと考えられる。</p> <p>船長は、戒善寺礁灯浮標の南方約100mまでは航行可能であるものの、それよりも南方には浅</p>

		<p>所があることを知っており、本船が潮流により南方に圧流されていることに気付いたので、時折、左舵をとって同灯浮標から離れないようにし、灯光などを目測しながら航行したものと考えられる。</p> <p>船長は、大島瀬戸に経路が指定されていることや通航方法を知らなかったものと考えられる。</p> <p>船舶は、大島瀬戸を東進する場合には、戒善寺礁灯浮標の北方を通過することが望ましい。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、笠佐島北方沖を潮流により南方に圧流されながら大島瀬戸西口に向けて東進中、浅所が存在する戒善寺礁灯浮標の南方を航行したため、戒善寺礁の沖ノ離岩付近に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>	