

船舶事故調査報告書

平成23年4月14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 石川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年7月15日 12時40分ごろ
発生場所	山口県大島瀬戸西口 周防大島町戒善寺礁の離岩付近 <small>おおぼたけ</small> 大磯灯台から真方位330° 130m付近 <small>おおいそ</small> （概位 北緯33° 57.3′ 東経132° 10.6′）
事故調査の経過	平成22年7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	貨物船 <small>ほうじゆ</small> 宝珠、498トン 140604、株式会社ナカニシマリン 76.20m×12.50m×6.87m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成19年9月28日
乗組員等に関する情報	船長 男性 66歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和44年12月12日 免状交付年月日 平成22年4月1日 免状有効期間満了日 平成27年7月24日
死傷者等	なし
損傷	船底に擦過傷及び凹損
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、機械製品約501tを積載し、船首約2.60m、船尾約4.60mの喫水で、単独で船橋当直中の船長が手動操舵につき、山口県岩国市岩国港に向けて航行した。 船長は、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（以下「本件灯浮標」という。）を航路の中央を示す標識（安全水域標識）と思い、本件灯浮標を左舷に見て、その南方至近を航行したことがこれまでに1回あり、また、本件灯浮標の南方の水深が浅くなっていることは知っていたものの、本船が航行できないほど浅くはないと思っていたことから、今回も本件灯浮標を左舷に見て航行することにした。 本事故時、本船には、海図W1108（安芸灘及び広島湾）が備え付けられており、本件灯浮標の南方が青色で表示されて水深が10m以下となっていることが示されていた。 船長は、大島航路第3号灯浮標を左舷に見て通過したころ、船首方1.5海里付近の本件灯浮標付近に漁船1隻及び同船の南方約200mに他の漁船1隻を視認したので、両漁船の間を航行しようと思い、針路を約074°（真方位）として約11.0ノット（kn）の対地速度で航行した。

	<p>船長は、山口県周防大島町笠佐島^{すおうおおしま かささ}北方沖を大島瀬戸西口に向けて東進し、左舷側に本件灯浮標及び漁船1隻、右舷側に漁船1隻を見て両漁船の間を通過した直後、平成22年7月15日12時40分ごろ、戒善寺礁の離岩付近に乗り揚げた。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約2.4m、潮流 西流約2.3kn</p>	
<p>その他の事項</p>	<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、標識の北側に可航水域があることを示す北方位標識の本件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離岩（暗岩）が存在している。</p> <p>本船には、大島瀬戸付近の海図として海図W1108が備え付けられており、同海図には、本件灯浮標の南方が青色で表示されて水深が浅くなっていることが示されていたが、小縮尺の海図であるので詳細な水深が記載されていなかった。</p> <p>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><i>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、</i></p> <p>(1) <i>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。</i></p> <p>(2) <i>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。</i></p> <p>(3) <i>戒善寺礁北方の海域を経て航行すること。</i></p> <p>船長は、大島瀬戸における経路の指定及び航行方法について知らなかった。</p> <p>本船には、GPSが組み込まれたレーダーが設置されていたが、本事故時、船長は、手動操舵についていたため、レーダーを見ていなかった。</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、大島瀬戸西方沖の本件灯浮標付近を東進中、船長が、北方位標識である本件灯浮標を安全水域標識と思い込み、また、本件灯浮標の南方の水深が浅くなっているものの、本船が航行できないほど浅くはないと思い込んでいたことから、浅所の存在する本件灯浮標の南方を航行し、戒善寺礁の離岩付近に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船には、大島瀬戸付近の海図として、小縮尺の海図W1108が備え付けられていたが、本件灯浮標付近の水深を確認するために必要な大縮尺の海図が備え付けられていなかったものと考えら</p>

		<p>れる。</p> <p>船舶の運航者は、灯台表などで方位標識の意味するところを理解し、特に、戒善寺礁付近では、乗揚事故が散発的に発生していることから、大島瀬戸西口に向けて東進する場合には、本件灯浮標の北方を通過することにし、また、水深が浅くなっている海域を航行するときには、大縮尺の海図によって水深等の調査を十分に行うことが望ましい。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、大島瀬戸西方沖の本件灯浮標付近を東進中、船長が、北方位標識である本件灯浮標を安全水域標識と思い込み、また、本件灯浮標の南方の水深が浅くなっているものの、本船が航行できないほど浅くはないと思い込んでいたため、浅所の存在する本件灯浮標の南方を航行し、戒善寺礁の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>	
備考	<p>船長は、本事故後、本船に、海図W152を含め、航行予定海域の大縮尺の海図を備えた。</p>	