

# 船舶事故調査報告書

平成23年12月1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6月10日 22時20分ごろ
発生場所	愛媛県今治市伯方島南岸（船折瀬戸） 今治市所在の舟折岩灯標から真方位288°320m付近 （概位 北緯34°11.8′ 東経133°05.3′）
事故調査の経過	平成23年7月8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	ケミカルタンカー 第一いく丸、360トン 130972、藤本海運有限公司 53.50m×9.40m×4.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、昭和63年8月2日
乗組員等に関する情報	甲板長 男性 58歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成17年5月27日 免状交付年月日 平成22年5月11日 免状有効期間満了日 平成27年5月26日
死傷者等	なし
損傷	船底に破口を伴う凹損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、空船で船首約0.40m船尾約3.40mの喫水をもって、船折瀬戸に向けて宮ノ窪瀬戸を西進した。</p> <p>船橋当直中の甲板長は、舟折岩灯標から122°（真方位、以下同じ。）1,900m付近において、いつものように有津港矢崎防波堤灯台に向ける約311°の針路及び約10.0ノットの対地速度とし、手動操舵により航行した。</p> <p>甲板長は、舟折岩灯標付近で199トン級の反航船を認め、左舷対左舷で通過しようと思い、いつもより船折瀬戸の右側に寄せるつもりで航行を続けた。</p> <p>甲板長は、狭いところなので目視による見張りだけでも船位を確認することができるものと思い、GPSプロッター及びレーダーを活用して船位を確認しなかったため、舟折岩灯標から288°320m付近の浅瀬（以下「本件浅瀬」という。）に近づいていることに気付かず、平成23年6月10日22時20分ごろ本件浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>乗揚の衝撃を感じた船長は、直ちに昇橋し、22時30分ごろ海上保安庁に事故の発生を連絡した。</p> <p>本船は、翌11日02時25分ごろ、満ち潮により自然離礁した。</p>

気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風 ほとんどなし、視程 約1.2海里（M）</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ低潮時（微弱な南西流）</p>	
その他の事項	<p>本船は、GPSプロッター及び0.75Mに設定したレーダー1台が使用中であり、操舵スタンド後方の操船位置から、GPSプロッター及びレーダーを見ることができた。</p> <p>甲板長は、船折瀬戸を数え切れないほど通航した経験があり、本件浅瀬についても知っていた。</p> <p>甲板長は、いつものように目視による船首方の街灯りの見え具合から判断して本件浅瀬を十分に離しているものと思った。</p> <p>船長は、船橋当直者に対し、視界が悪いときや操船に自信が持てないときには、報告するように指示していた。</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>なし</p> <p>本船は、船折瀬戸を南西進中、甲板長が、目視による見張りで船位を確認することができるものと思い、GPSプロッター及びレーダーを活用して船位の確認を行っていなかったことから、本件浅瀬に接近していることに気付かず、本件浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、いつもより船折瀬戸の右側に寄って航行していたが、甲板長が目視による船首方の街灯りの見え具合から判断して本件浅瀬を十分に離しているものと思い込んでいたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、船折瀬戸を南西進中、甲板長が、GPSプロッター及びレーダーを活用して船位の確認を行っていなかったため、本件浅瀬に接近していることに気付かず、本件浅瀬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"> <li>・航海に慣れた海域であっても、航海計器により船位の確認を行うよう習慣づけること。</li> </ul>	