

船舶事故調査報告書

平成24年5月31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 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年9月23日 00時40分ごろ
発生場所	関門海峡西口の福岡県北九州市馬島 ^{うま} 南方沖 北九州市所在の馬島港西防波堤灯台から真方位112° 200m付近 (概位 北緯33° 57.8′ 東経130° 51.4′)
事故調査の経過	平成23年10月19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	貨物船 ^{とうしん} 東進丸、497トン 134009、共栄汽船株式会社 75.49m×12.00m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成5年7月
乗組員等に関する情報	次席一等航海士 男性 64歳 一級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年4月3日 免状交付年月日 平成21年3月6日 免状有効期間満了日 平成26年5月12日
死傷者等	なし
損傷	船底キールに凹損及び擦過傷
事故の経過	本船は、船長及び次席一等航海士ほか2人が乗り組み、長崎県松浦市松浦港で石膏約1,026tを積載して出港し、船首約3.09m、船尾約4.31mの喫水で福岡県苅田町苅田港に向けて航行した。 次席一等航海士は、単独の船橋当直に就き、船橋のドアを開け放った上、2台のレーダーを作動させ、ソファや椅子を置いていなかったため立った姿勢で当直を行い、北九州市 ^{あいの} 藍島南方沖を関門港の関門第二航路に向けて約095～100°の真針路及び約11ノットの対地速力で東進中、考え事をしていて予定変針場所を通過したことに気付かず、針路及び速力を保持して東進を続け、平成23年9月23日00時40分ごろ関門第二航路北口付近の馬島と北九州市和合良島 ^{わごら} の間の浅瀬に乗り揚げた。 本船は、タグボートにより引き下ろされたのち、関門港若松区 ^{あんせ} 安瀬泊地に投錨し、潜水夫による船底調査で航行に支障がないことが確認できたので、目的地に向けて航海を続けた。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の中央期

その他の事項	<p>本船のレーダーは、2台作動中であつたが、画面の直径が約25cmであり、STC及びFTCの調整が良く効かなかつた。</p> <p>次席一等航海士は、夜間に関門海峡を通航した経験が約3回あつた。</p> <p>次席一等航海士は、家庭の悩みや自分の健康で特に悩んでいることはなかつた。</p> <p>次席一等航海士は、見張りを適切に行つていれば乗り揚げることとはなく、自分の気持ちのたるみが乗揚の原因であつたと述べた。</p> <p>本船は、居眠り防止装置がなかつた。</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、藍島南方沖を関門港の関門第二航路に向けて東進中、次席一等航海士が、単独で船橋当直中に考え事をしており、南東方への予定変針場所を通過したことに気付かずに東進を続けたことから、馬島と和合良島間の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、藍島南方沖を関門港の関門第二航路に向けて東進中、次席一等航海士が、考え事をしていて南東方への予定変針場所を通過したことに気付かずに東進を続けたため、馬島と和合良島間の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"> ・ 船橋当直中は、周囲の状況を判断できるように常時適切な見張りを行うこと。 ・ 船位の確認を行うこと。 	