

## 船舶事故調査報告書

平成24年7月12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3月3日 07時40分ごろ
発生場所	山口県徳山下松港 山口県周南市所在の黒髪島三角点（標高313m）から真方位297° 1,690m付近 （概位 北緯34°02.2′ 東経131°43.2′）
事故調査の経過	平成23年4月11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 第六万栄丸、198トン 126557、防府合同運送株式会社 43.61m (Lr) × 7.70m × 3.40m、鋼 ディーゼル機関、625kW、昭和60年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和44年10月3日 免状交付年月日 平成21年7月16日 免状有効期間満了日 平成26年7月29日
死傷者等	なし
損傷	右舷船底に擦過傷及び凹損
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、船首喫水約0.80m、船尾喫水約2.50mの空船で徳山下松港の晴海ふ頭に向けて航行中、船長が、平成23年3月3日07時20分ごろ単独の船橋当直に就き、徳山下松港内の富田航路第2号灯浮標を通過したのち、針路を富田航路第3号灯浮標と黒髪島との間の約090°（真方位）に変え、9ノットの対地速力として手動操舵により航行を続けた。 船長は、底引き網をえい網中の漁船を船首方に1隻及び左舷船首方に2～3隻、また、左舷船首方にケミカルタンカー1隻を認め、これらの船舶を避けるために右舵を取り、周南市蛙島北方の干出岩（親子瀬）（以下「本件干出岩」という。なお、干出岩とは、低潮時に水面に露出し、高潮時には水面下にある岩のことをいう。）付近に向ける針路に目測で変えて航行していたところ、07時40分ごろ本件干出岩に乗り揚げた。 船長は、乗揚後、本船の損傷の状況を調査したのち、徳山下松港に入港した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の末期、潮高 約2.7m

<p>その他の事項</p>	<p>船長は、前路の船舶を避ける前、レーダーを用いて本船の船位を確認していた。</p> <p>本船は、GPSプロッターを設置して間がなかったことから、干出岩等の危険物にマーキングがなされておらず、また、船長は、本事故発生場所付近を何回も航行した経験があったのでGPSプロッターは見なかった。</p> <p>船長は、前路の船舶を避ける際、左転すれば晴海ふ頭に向かう航路から離れて大回りになることから右転し、また、本件干出岩の存在は知っていたが、本船の針路は本件干出岩から離れていると思っていた。</p> <p>本船が航行するとき、本件干出岩付近は、白波が立っておらず、また、周囲の海面の色の変化は見られなかった。</p> <p>船長は、乗揚時、船底が海底と接触したと思われる衝撃を感じた。</p> <p>海図W126号によれば、本件干出岩は、蛙島北端の北方約300mにあり、最低水面からの高さは約1.5mである。</p>	
<p>分析</p>	<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、徳山下松港を航行中、船長が、前路で漁ろうに從事している船舶等を避けようとして蛙島北方沖の本件干出岩付近に向かう針路とした際、目測で針路を定めたことから、本件干出岩に向かう針路で航行することとなり、本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件干出岩の存在は知っていたが、本船の針路は本件干出岩から離れていると思っていたものと考えられる。</p> <p>本事故当時は、本件干出岩付近は水面下約1.2mにあったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、徳山下松港を航行中、船長が、前路で漁ろうに從事している船舶等を避けようとして蛙島北方沖の本件干出岩付近に向かう針路とした際、目測で針路を定めたことから、本件干出岩に向かう針路で航行することとなり、本件干出岩に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>	
<p>参考</p>	<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>・ 予定航路付近の水路調査を行い、干出岩などの危険物の位置を確認すること。</li> <li>・ 他船を避けるために予定針路を変更するときには、変更後の針路が干出岩などの危険物から離れ、安全に航行できることを確認すること。</li> </ul>	