

船舶事故調査報告書

平成24年9月6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	衝突（灯浮標）
発生日時	平成23年4月15日 16時40分ごろ
発生場所	備讃瀬戸中央部の水島航路 香川県坂出市所在の北備讃瀬戸大橋橋梁灯（C2灯）から真方位230° 2,200m付近の水島航路第3号灯浮標（概位 北緯34° 22.0′ 東経133° 48.1′）
事故調査の経過	平成24年1月16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 ^{ゆうこう} 勇幸丸、344トン 131031、株式会社菅原ジェネラリスト 49.81m (Lr) × 9.00m × 4.00m、鋼 ディーゼル機関、625kW、平成1年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 67歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和47年1月28日 免状交付年月日 平成21年6月1日 免状有効期間満了日 平成26年10月16日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首部に擦過傷 灯浮標 マーキングセンサー5本に折損等
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、ベンゼン約500tを積載して坂出市坂出港を出港し、船長が、出港操船に引き続いて一等航海士と共に船橋当直に当たり、備讃瀬戸北航路及び水島航路を経由する予定で香川県丸亀市丸亀港に向かい、平成23年4月15日16時30分ごろ北備讃瀬戸大橋の下を通過したのち、備讃瀬戸海上交通センター（以下「備讃マーチス」という。）の指示に従い、水島航路を南進する2隻の船舶の後に続くことにした。</p> <p>船長は、水島航路第3号灯浮標（以下「3号灯浮標」という。）を右舷船首に見る針路とし、約7.0ノット（kn）の対地速力で自動操舵により備讃瀬戸北航路と水島航路の交差点付近を南南西進した。</p> <p>船長は、先行する南進船の動向を見守っていたところ、同船が備讃瀬戸南航路を東進する他船と衝突しそうな状況となったので、一等航海士と共にその動向を見ることに夢中になり、前方の見張りを行わなかった。</p> <p>船長は、前方に目を向けたところ、船首方至近に迫った3号灯浮標に気付き、同灯浮標を避けるために自動操舵から手動操舵に切り替え、右舵を取ったが、16時40分ごろ本船の右舷船首部が3号灯浮標に衝突した。</p>

	<p>本船は、直ちに機関を停止し、備讃マーチスに3号灯浮標に衝突したことを通報した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2 海象：潮流 約1knの西南西流、潮汐 上げ潮の初期 海上保安庁の潮汐表によれば、本事故当時、事故発生場所の東北東方約1.0海里付近の潮流の流向流速は、西南西方向に約2knであった。</p>	
その他の事項	<p>本船は、船首約3.2m、船尾約4.0mの喫水であった。 船長は、水島航路の航行経験が約10年間あり、同航路の状況をよく知っていた。</p>	
分析	<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 あり 本船は、備讃瀬戸北航路と水島航路の交差部付近を3号灯浮標を右舷船首に見るように南南西進中、船長が、一等航海士と共に先行していた南進船と他船の衝突しそうな状況を見ることに意識を集中し、前方の見張りを行っていなかったことから、西南西の潮流に圧流されながら3号灯浮標に向けて航行し、3号灯浮標に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、備讃瀬戸北航路と水島航路の交差部付近を3号灯浮標を右舷船首に見るように南南西進中、船長が、先行していた南進船と他船の衝突しそうな状況を見ることに意識を集中し、前方の見張りを行っていなかったため、西南西の潮流に圧流されながら3号灯浮標に向けて航行し、3号灯浮標に衝突し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"> ・慣れた航路を航行するときにも、常時適切な見張りを励行するとともに、潮流による圧流に注意すること。 	