

船舶事故調査報告書

平成25年3月7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24年7月20日 01時40分ごろ
発生場所	大分県津久見市赤崎鼻北西岸付近の浅所 津久見市所在の津久見白石灯標から真方位207° 2,090m付近 (概位 北緯33° 05.5′ 東経131° 55.7′)
事故調査の経過	平成24年8月22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	貨物船兼砂利石材運搬船 <small>よしふくぜん</small> 吉福善丸、374トン 135516、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、 寿海運有限会社 55.33m (Lr) × 12.00m × 6.20m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 48歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成5年5月28日 免状交付年月日 平成19年7月6日 免状有効期間満了日 平成25年5月27日 甲板員（当直部員） 男性 73歳 五級海技士（航海）（旧就業範囲） 免許年月日 昭和39年10月9日 免状交付年月日 平成22年12月7日 免状有効期間満了日 平成27年12月24日
死傷者等	なし
損傷	船首部船底に亀裂を伴う凹損、右舷船首部船側外板に凹損
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、石灰石を積載するために大分県津久見市津久見港へ向かった。 本船は、甲板員が単独で船橋当直に就き、速力約9ノットで津久見湾の湾口を南進し、津久見白石灯標を右舷方に見て通過した後、海図に書かれていた予定針路線に沿って右転し、南西進していたところ、3海里（M）レンジとしていたレーダー画面上で2隻の小型船舶らし

	<p>き映像（以下「小型船」という。）を本船の左舷船首方に認めた。</p> <p>甲板員は、霧により視界不良となった状況下、小型船が約0.1Mに近づき、エコトレイルの形状などから、本船の船首方を右方に横切ろうとしているものと判断し、この距離で本船が直進を続けたり、右転したりすると小型船と衝突する虞があると思い、手動操舵に切り替えてそのままの速力で左転した。</p> <p>甲板員は、100m弱の距離で小型船が通過したものの、赤崎鼻に接近するので、左転直後に機関を停止し、全速力後進として行きあしを止めようとしたが、本船は、平成24年7月20日01時40分ごろ、赤崎鼻北西方の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、自力離礁したものの、船首部船底に生じた凹損亀裂部から浸水したため、石灰石の積荷役の予定を取りやめ、広島県大崎上島町所在の造船所に自力回航し、応急修理を行った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風向 南、風力 1、視程 約50m</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、潮高 約100cm（津久見港）</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約1.2m、船尾約3.0mであった。</p> <p>本船は、繰り返し通航する場所までの予定針路線を海図に記入しており、津久見港の出入航に当たっては、津久見白石灯標の南側では観音崎付近の陸岸から約400mの離岸距離をとって通航することとしていた。</p> <p>甲板員は、昭和39年10月に海技従事者となり、平成15年から本船に乗船し、2～3か月に1回程度の頻度で津久見港へ入港していた。</p> <p>本船の津久見港での荷役開始予定は7月20日08時00分からであり、時間調整のために20日02時00分ごろ津久見港沖で錨泊を行うこととし、他の乗組員はその時刻に起きて配置に就くことになっていた。</p> <p>甲板員によれば、本事故発生時、霧によりマストの上方は見通せたものの、海面付近は50mほどしか見通せなかった。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、霧により視界不良となった赤崎鼻北方沖を南西進中、船橋当直中の甲板員が左舷船首方から接近する小型船との衝突を避けようとして左転したことから、赤崎鼻に接近し、赤崎鼻北西方の浅所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、霧により視界不良となった赤崎鼻北方沖を南西進中、船橋当直中の甲板員が左舷船首方から接近する小型船との衝突を避けようとして左転したため、赤崎鼻に接近し、赤崎鼻北西</p>

	方の浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。
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">・ 視界不良時は、ふだんよりも見張りを厳重に行うとともに、他船の動静を把握するのに時間を要することが多いので、物理的、心理的な余裕を持つため、視界良好時よりも速力を減じて航行することが望ましい。