

船舶事故調査報告書

平成25年6月27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12月24日 00時20分ごろ
発生場所	愛媛県今治市船折瀬戸 舟折岩灯標から真方位287° 320m付近 (概位 北緯34° 11.8′ 東経133° 05.3′)
事故調査の経過	平成25年2月13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 陽光丸、499トン 135545、中村汽船株式会社 66.00m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年8月26日
乗組員等に関する情報	船長 男性 65歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年8月29日 免状交付年月日 平成22年6月4日 免状有効期間満了日 平成27年8月28日
死傷者等	なし
損傷	8番及び9番バラストタンク右舷側に亀裂及び擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、エチレングリコール約1,000tを積載し、船首約3.20m、船尾約4.55mの喫水をもって福井県敦賀市敦賀港に向けて航行中、船長が、手動操舵に就き、約11.0ノット（kn）の速力で今治市伯方島の陸岸側に寄る進路で船折瀬戸に向かい、伯方島の有津港矢崎防波堤灯台を船首目標として北西進したのち、左転して船折瀬戸東口に向けて南西進した。 船長は、舟折岩灯標を正横に大きく離して通過したのち、船折瀬戸の伯方島の陸岸近くを航行中、24日00時20分ごろ船底に衝撃を感じた。 船長は、直ちに機関を停止して船内各所を点検したが、異常が認められなかったため航行を続け、日本海側の荒天に伴い、福岡県北九州市所在の北九州空港東方沖で錨泊中、10時30分ごろ船体が右舷に傾いていることに気付き、船体を確認したところ、8番及び9番バラ

	<p>ストタンの右舷側に浸水を認め、海上保安庁（関門海峡海上交通センター）へVHF無線電話で通報した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 3、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の末期、潮高 約121cm（今治市鼻栗瀬戸） 潮流 流向 218°、流速 約2.9kn（船折瀬戸、鶴島松ヶ埼西方の最狭部）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本船に約3年乗船していた。 船長は、ふだん、船折瀬戸を伯方島の陸岸から15～20m付近まで近寄って航行しており、これまで支障なく航行できていたことから、船折瀬戸は陸岸近くまで水深に余裕があり、伯方島の陸岸に接近しても安全に航行できるものと思っていた。</p>
<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>	<p>あり なし あり 本船は、船折瀬戸東口に向けて南西進中、船長が経験から船折瀬戸は伯方島の陸岸に接近しても安全に航行できるものと思い、船折瀬戸東口北方の伯方島の陸岸に接近して航行したことから、浅所に接近し、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、船折瀬戸東口に向けて南西進中、船長が経験から船折瀬戸は伯方島の陸岸に接近しても安全に航行できるものと思い、船折瀬戸東口北方の伯方島の陸岸に接近して航行したため、浅所に接近し、同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。</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。 ・船舶は、喫水等を考慮して陸岸から十分に離れて航行すること。</p>