

船舶事故等調査報告書

平成25年5月30日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012門第172号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成24年11月4日 17時20分ごろ
発生場所	大分県津久見市保戸島南東方沖（北ノ瀬） 津久見市所在の高甲岩灯台から真方位134°1海里（M）付近 （概位 北緯33°06.0′ 東経132°02.5′）
事故等調査の経過	平成24年12月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	砂利石材等運搬船 2おやりき、397トン
船舶番号、船舶所有者等	134842、親力海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級海技士（航海） 二等航海士、四級海技士（航海）（履歴限定）
死傷者等	なし
損傷	船底に擦過傷、シューピースに凹損及び擦過傷
事故等の経過	<p>本船は、船長及び二等航海士ほか4人が乗り組み、スラグ約1,202tを積載し、船首約3.2m、船尾約4.8mの喫水で航行中、二等航海士が、船橋当直に当たり、津久見市沖無垢島東方沖を通過した頃、保戸島の南南東方沖に反航船を認め、この態勢で航行すれば、保戸島東方沖の予定変針点付近で出会う状況になると思い、早めに変針して反航船を避けることとした。</p> <p>二等航海士は、予定変針点の約3M手前で自動操舵によって163°（真方位、以下同じ。）に転じ、ふだんは予定変針点に達する前に右舷方に約1Mの距離を隔てて通過する高甲岩灯台を右舷方約0.5Mの距離に見て通過しながら、GPSプロッターの画面を見て船首方に障害となるものはないと思い、速力約10.5ノット（対地速力）で南南東進中、平成24年11月4日17時20分ごろ本船の船尾船底が北ノ瀬に接触した。</p> <p>本船は、浸水等の有無を確認したところ、航行に支障を生じる異常がなかったので、その後も航海を継続し、後日、上架して損傷が確認された。</p>
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：潮汐 低潮時
その他の事項	本船の使用海図には、沖無垢島の東方沖約0.6M地点から高甲岩灯台の東北東方沖約1M地点を結ぶ148°の針路で南東進したのち、同灯台の南東方沖約1.6M地点で168°へと変針する予定針

	<p>路が記入されていた。</p> <p>海図（W1218）によれば、北ノ瀬は、高甲岩灯台の南東方1M付近に存在する水深3mの孤立岩である。</p> <p>本船のGPSプロッターは、操舵位置から画面を見ることができる位置に設置されていたが、北ノ瀬は表示されておらず、その存在を示すマークや避険線も入力されていなかった。</p> <p>二等航海士は、北ノ瀬の存在を知っていたが、本事故発生当時、その存在を失念していた。</p> <p>二等航海士は、出港準備中に発生した陸上作業員の負傷事故に思いを巡らせて航行していた。</p>
<p><b>分析</b></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、津久見市東方沖を自動操舵で南東進中、反航船を避けるために予定変針点の手前で右転した際、変針後の針路が北ノ瀬に向いていたが、二等航海士が北ノ瀬の存在を失念していたことから、同針路で航行を続け、北ノ瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>二等航海士は、出港準備中に発生した陸上作業員の負傷事故に思いを巡らせ、操船への注意力が散漫になっていたことから、北ノ瀬の存在を失念した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、津久見市東方沖を南東進中、予定変針点の手前で右転した際、変針後の針路が北ノ瀬に向いていたが、二等航海士が北ノ瀬の存在を失念していたため、同針路で航行を続け、北ノ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>
<p><b>参考</b></p>	<p>船長は、本事故発生後の当日中に、GPSプロッターに北ノ瀬の存在を示すマーク及び避険線を入力するなどの再発防止策を講じた。</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>・当直中は、操船に専念すること。</li> <li>・予定針路を外れて航行する必要が生じた際は、新たな針路上に浅瀬などが存在しないかどうかを海図で確認すること。</li> </ul>