

# 船舶事故調査報告書

平成26年1月9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

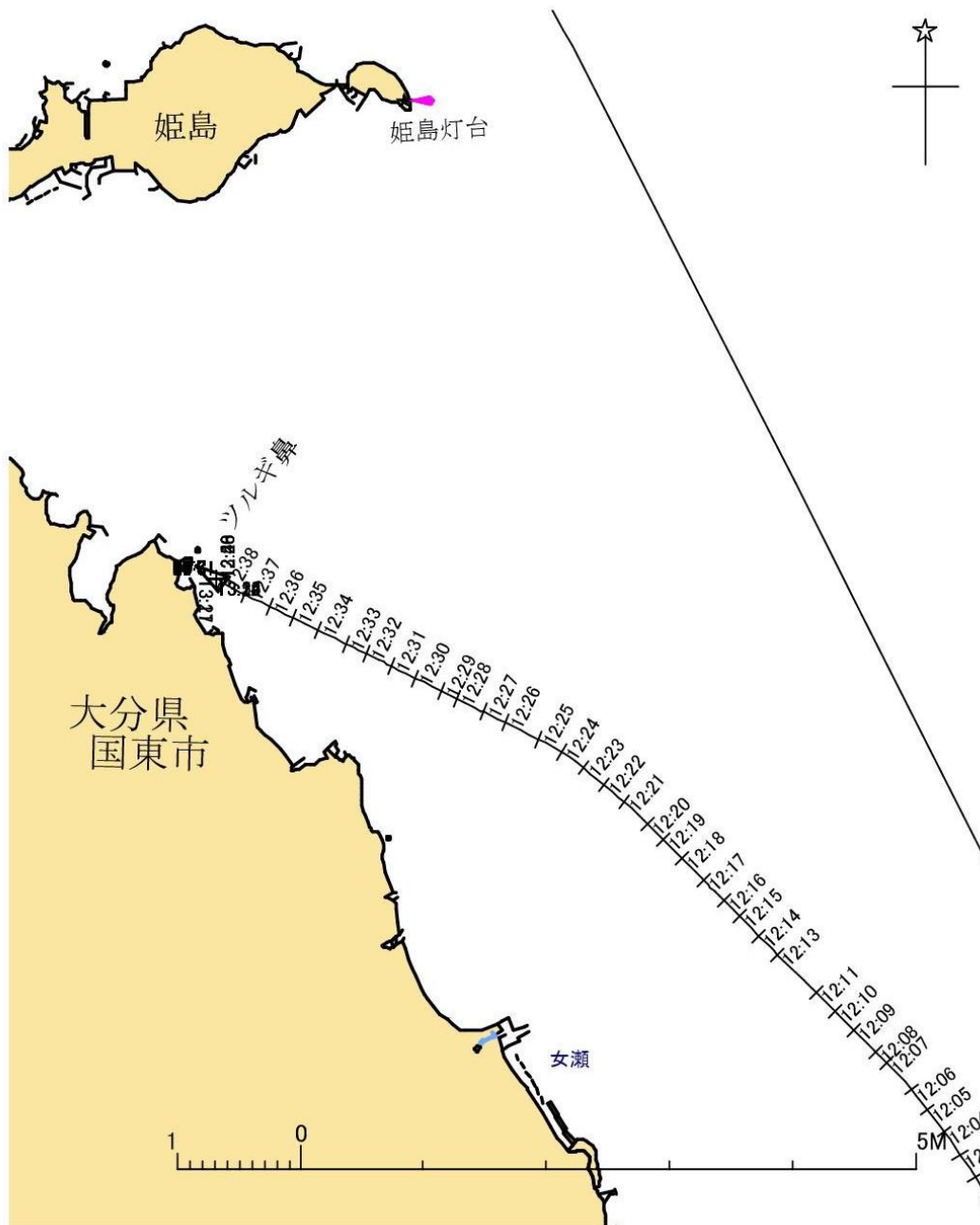
委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年12月13日 12時38分ごろ
発生場所	大分県国東市ツルギ鼻東方の浅所 大分県姫島村所在の姫島灯台から真方位201°4.2海里（M）付近 （概位 北緯33°39.9′ 東経131°40.2′）
事故調査の経過	平成23年12月13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	ヴァンダ コロッセス 貨物船 VANDA COLOSSUS（シンガポール共和国籍）、30,822トン 9336854（IMO番号）、K LINE PTE LTD（シンガポール共和国籍） 189.90m×32.26m×17.80m、鋼 ディーゼル機関、8,200kW、2006年
乗組員等に関する情報	船長（インド国籍） 男性 52歳 締約国資格受有者承認証 船長（シンガポール共和国発給） 二等航海士（インド国籍） 男性 25歳 締約国資格受有者承認証 二等航海士（シンガポール共和国発給） 水先人 男性 63歳 内海水先区1級水先人水先免状 免許年月日 平成17年1月25日 免状交付年月日 平成22年1月13日 有効期間満了日 平成27年1月24日
死傷者等	なし
損傷	船首部船底外板に破口を伴う凹損
事故の経過	本船は、船長（以下「本件船長」という。）及び二等航海士ほか19人が乗り組み、石炭26,775tを積載し、北海道函館市函館港に向かうため、関門港の関門航路に向けて航行中、水先人が、平成23年12月13日10時05分ごろ大分県大分市関埼南方沖で本船に乗船し、関門航路通航予定時刻に間に合わせるため、本件船長と打ち合わせて大分県国東半島と姫島の間の子島水道を通航することとした。

	<p>本船は、福岡県北九州市部埼沖パイロットステーションに向けて北進中、本件船長が、水先人に操船を委ね、甲板手を手動操舵に就け、二等航海士及び見習い航海士と共に在橋していたが、11時45分ごろ昼食のために降橋した。</p> <p>水先人は、12時25分ごろ、姫島水道東口を13.1ノット(kn)の速力で北西進中、船首方の漁船との通過距離を離すために針路を297°(真方位、以下同じ。)としたが、この頃から、送信ボタンを押さずにVHF通信を試みていたほか、二等航海士からの陸岸が近い旨の注意喚起に反応を示さなかった。</p> <p>水先人は、わずかに右転して針路を300°としたので、12時33分ごろ水先人の異常に気付いた二等航海士が本件船長に連絡を行い、本件船長が船橋への階段を上がっていたとき、本船は、同じ針路及び速力で航行し、12時38分ごろ国東半島北端付近のツルギ鼻東方の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>本件船長は、乗揚後、関係先への連絡、各タンクの浸水調査、付近の水深調査等の措置を採り、本船は、15日11時25分ごろ船主手配のタグボートで離礁した。</p> <p>なお、水先人は、新しく派遣された水先人と交替したのち、複数の介添人に支えられてパイロットボートで上陸し、大分市内の病院に入院して検査を受けたところ、くも膜下出血等と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の中央期、潮高 200cm(国東港)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>水先人は、本事故発生の前日の夜から内海水先区水先人会佐賀関詰所の寮で待機していたが、本事故当日、パイロットボートに乗る直前に寮の便所で座ったとき、頭の中で一瞬金属音を聞き、両肩胛骨の間に違和感のようなものを感じたが、その後、特に異常がなかったため、本船に赴いてきょう導に当たった。</p> <p>本船の喫水は、船首約8.00m、船尾約9.10mであった。</p> <p>水先人は、姫島水道で同型船の水先を行った経験があった。</p> <p>海図W1101によれば、本事故発生場所付近の水深は約5mであり、付近の底質は礫及び砂である。</p> <p>船舶自動識別装置(AIS)の情報記録によれば、本船の船位等は、付表1のとおりであった。</p> <p>(付図1 AIS記録に基づく航行経路図、付表1 AIS記録(抜粋) 参照)</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、姫島水道を部埼沖パイロットステーションに向けて北西進</p>

	<p>中、水先人が正常な判断ができなくなったことから、ツルギ鼻東方の浅所に向けて航行し、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>水先人は、操船中にくも膜下出血等を発症し、正常な判断ができなくなった可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、姫島水道を部埼沖パイロットステーションに向けて北西進中、水先人が正常な判断ができなくなったため、ツルギ鼻東方の浅所に向けて航行し、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>
<b>参考</b>	<p>本事故を受け、内海水先区水先人会では事故防止対策委員会を開催して再発防止対策を定め、会員の水先人の体調を正確に把握できるような健康検査を検討することとし、また、船長は水先人乗船中においても船橋に常駐してもらうように船社及び代理店に要請することとした。</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>・水先人が体調不調となったときに備え、船長及び航海士は、危機回避ができるよう、水路の調査、見張り及び船位の確認を適切に行うこと。</li> </ul>

付図1 AIS記録に基づく航行経路図



付表1 A I S記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
12:20:01	33-37-56.2	131-44-22.4	315	313	13.1
12:21:11	33-38-06.2	131-44-09.2	310	310	13.1
12:22:10	33-38-14.8	131-43-56.9	309	310	13.1
12:23:10	33-38-23.4	131-43-44.8	310	308	13.2
12:24:11	33-38-31.1	131-43-32.4	302	299	13.1
12:25:10	33-38-37.5	131-43-18.6	297	298	13.1
12:26:32	33-38-45.5	131-42-59.5	295	297	13.2
12:27:21	33-38-50.5	131-42-47.2	296	297	13.3
12:28:31	33-38-57.1	131-42-31.0	296	297	13.3
12:29:10	33-39-01.0	131-42-21.7	296	297	13.3
12:30:10	33-39-07.1	131-42-07.0	296	297	13.2
12:31:10	33-39-13.0	131-41-53.0	296	297	13.2
12:32:10	33-39-18.8	131-41-38.8	296	297	13.2
12:33:01	33-39-23.9	131-41-26.5	296	297	13.2
12:34:10	33-39-30.5	131-41-10.3	296	297	13.1
12:35:11	33-39-36.4	131-40-55.9	296	297	13.1
12:36:10	33-39-42.1	131-40-41.6	295	297	13.2
12:37:10	33-39-47.9	131-40-27.5	297	300	13.2
12:38:12	33-39-54.5	131-40-13.4	301	302	11.3
12:39:12	33-39-55.7	131-40-11.1	303	304	0.1

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。