

## 船舶事故調査報告書

平成26年3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	乗揚
発生日時	平成25年9月20日 11時05分ごろ
発生場所	山口県下関市網代ノ崎南方沖（来留見ノ瀬） 下関市所在の来留見瀬灯標から真方位270°60m付近 （概位 北緯34°02.4′ 東経130°53.5′）
事故調査の経過	平成25年9月24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。
<b>事実情報</b> 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	油タンカー おおすみ丸、19.69トン 291-36515山口、大隅石油株式会社 15.97m (Lr) × 3.57m × 1.54m、鋼 ディーゼル機関、121.36kW、昭和56年12月
乗組員等に関する情報	船長 男性 69歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和58年9月6日 免許証交付日 平成23年1月31日 （平成28年10月30日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底に凹損、プロペラ翼に曲損及び欠損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、空倉で船首約0.3m、船尾約1.4mの喫水により、甲板員を船首甲板上に見張りとして立たせ、船長が、船橋当直に就き、下関市西岸沖を南東進していた際、同海域の航行経験がなかったので、目測で左舷方約1海里（M）に陸岸が見えるように航行していた。</p> <p>船長は、東寄りの風により、本船が沖側に圧流されるので、陸岸から離れないよう、陸岸寄りへと進路をとっていたところ、船首方に来留見瀬灯標を認めたが、何を意味するものかが分からず、同灯標を左舷方に約60m隔てて南東進中、平成25年9月20日11時05分ごろ来留見ノ瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、水面下の状況が分からなかったので、自力離礁を断念してサルベージに離礁作業を依頼し、約9時間後に本船が引き降ろされ</p>

	た。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 4、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の初期、潮高 約155cm
その他の事項	<p>船長は、ふだん、山口県長門市の海域で給油作業に従事しており、本事故発生海域を航行するのは初めてであった。</p> <p>本船には、本事故発生海域の海図が備えられていなかった。</p> <p>本船は、マグネットコンパスは搭載されていたが、レーダーやGPSプロッターなどの航海計器はなかった。</p> <p>海図W135及びW1266によれば、本事故発生場所は下関市西方沖約1Mに存在する来留見ノ瀬と称される東西の最大幅約0.1Mの干出浜（岩）であり、同瀬には、黒地に赤横帯1本がある塔形の黒色球形頭標2個（縦掲）付の孤立障害標識が設置されていた。</p>
<b>分析</b> 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	あり なし あり <p>本船は、下関市西岸沖において、東寄りの風を左舷方から受けて南東進中、船長が、目測で陸岸から約1Mの距離を隔てて航行していた際、船首方に見えた来留見瀬灯標の意味が分からず、同灯標を左舷方に約60m隔てて航行したことから、来留見ノ瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、下関市西岸沖において、東寄りの風を左舷方から受けて南東進中、船長が、目測で陸岸から約1Mの距離を隔てて航行していた際、船首方に見えた来留見瀬灯標の意味が分からず、同灯標を左舷方に約60m隔てて航行したため、来留見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>
<b>参考</b>	<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>・海図等を使用して事前に水路調査を行い、安全な航行計画を立てること。</li> <li>・灯標等の示す意味を確実に把握しておくこと。</li> </ul>