

船舶事故調査報告書

平成26年7月3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26年2月20日 07時22分ごろ
発生場所	香川県坂出市小瀬居島東方沖 小瀬居島灯台から真方位089° 1,190m付近 （概位 北緯34° 22.4′ 東経133° 51.9′）
事故調査の経過	平成26年2月20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	貨物船 ^{チクサ} CHIKUSA（パナマ共和国籍）、9,999トン 9391830（IMO番号）、TROPICAL LINE S.A. 141.0m×22.4m×11.5m、鋼 ディーゼル機関、4,440kW、2006年10月13日
乗組員等に関する情報	船長（日本国籍） 男性 66歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2012年4月11日 （2017年3月30日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首から船橋付近にかけての船底外板に擦過傷
事故の経過	<p>本船は、船長ほか17人（フィリピン共和国籍）が乗り組み、石炭約14,000tを積載し、船首約7.20m、船尾約8.05mの喫水により、船長が操船指揮を行い、二等航海士をレーダーの見張りに、三等航海士を機関操作に、操舵手を手動操舵にそれぞれ就け、備讃瀬戸南航路に沿って東進した。</p> <p>本船は、備讃瀬戸南航路に沿う針路050°（真方位、以下同じ。）とし、機関を半速力前進にかけて対地速力約9.7ノット（kn）で航行中、小瀬居島の西方沖に達したとき、船長が、右舷方に坂出市瀬居島西側の水路から出航する内航船（以下「出航船」という。）を認めた。</p> <p>船長は、備讃瀬戸東航路の東航レーンを出て坂出市坂出港外の検疫錨地に向かうために針路を090°に転じたとき、本船の針路と出航船の針路が小瀬居島の東側で交差する状況となったので、出航船の船尾を通過するため、右舵を指示するとともに、徐々に減速しながら、</p>

	<p>船首を出航船の船尾に向けた。</p> <p>船長は、小瀬居島東方沖には浅所（以下「本件浅所」という。）が拵延していることを知っていたが、出航船を避航することに注意を向けており、出航船の船尾を追って本船の針路を南東方に向けた後、徐々に左転しながら航行中、平成26年2月20日07時22分ごろ本件浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗組員及び船体の安全を確認して備讃瀬戸海上交通センターに本事故の発生を通報し、満潮を待って自力で離礁した。</p> <p>（付図1 推定航行経路図、付表1 VDRのGPS記録（抜粋）、写真1 VDRのレーダー画像記録（07時16分）、写真2 VDRのレーダー画像記録（07時20分）、写真3 VDRのレーダー画像記録（07時23分） 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、潮流 なし</p>
その他の事項	<p>船長は、瀬居島西側の水路の岸壁に着岸の経験が豊富であったが、小瀬居島の東側海域を経由して坂出港外の検疫錨地に向かうのは初めてであった。</p> <p>本船は、レーダーが船橋左舷側に2台並んで設置されており、二等航海士が左舷側レーダーの前に立ち、同レーダーを主に3海里（M）レンジで監視し、右舷側レーダーについては1.5Mレンジとして、主に船長が使用していた。</p> <p>本船の運航状況は、付表1のとおりであった。</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>なし</p> <p>本船は、小瀬居島北方沖を坂出港外の検疫錨地に向けて東進中、船長が、前路を左方に横切る態勢の出航船を避航することに注意を向けていたことから、出航船の船尾を通過できるように変針を続けていたところ、本件浅所へ接近することとなり、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、小瀬居島北方沖を坂出港外の検疫錨地に向けて東進中、船長が、前路を左方に横切る態勢の出航船を避航することに注意を向けていたため、出航船の船尾を通過できるように変針を続けていたところ、本件浅所へ接近することとなり、本件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>
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"> ・浅所の近くで他の船舶との接近を避ける際には、自船と浅所との位置関係に注意すること。

付表1 VDRのGPS記録(抜粋)

時刻	北緯 (度-分-秒)	東経 (度-分-秒)	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
07:08:00	34-22-06	133-49-56	050.6	048.0	9.9
07:09:00	34-22-13	133-50-05	050.5	047.0	9.9
07:10:00	34-22-19	133-50-14	051.4	049.0	9.7
07:11:00	34-22-26	133-50-22	050.4	047.0	9.7
07:12:00	34-22-32	133-50-32	054.4	055.0	9.7
07:13:00	34-22-37	133-50-42	051.8	053.0	9.6
07:14:00	34-22-42	133-50-51	064.2	055.0	9.8
07:15:00	34-22-46	133-51-02	079.2	067.0	9.6
07:16:00	34-22-48	133-51-13	099.1	086.0	8.8
07:17:00	34-22-47	133-51-22	108.1	103.0	7.6
07:18:00	34-22-44	133-51-30	116.8	110.0	6.9
07:19:00	34-22-41	133-51-37	132.9	125.0	6.2
07:20:00	34-22-37	133-51-42	141.2	136.0	5.7
07:21:00	34-22-33	133-51-46	141.3	146.0	5.2
07:22:00	34-22-29	133-51-50	124.8	140.0	4.0
07:22:18	34-22-29	133-51-50	121.8	145.0	1.6
07:23:00	34-22-29	133-51-50	122.0	136.0	0.0

(注1) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。

写真1 VDRのレーダー画像記録（07時16分）

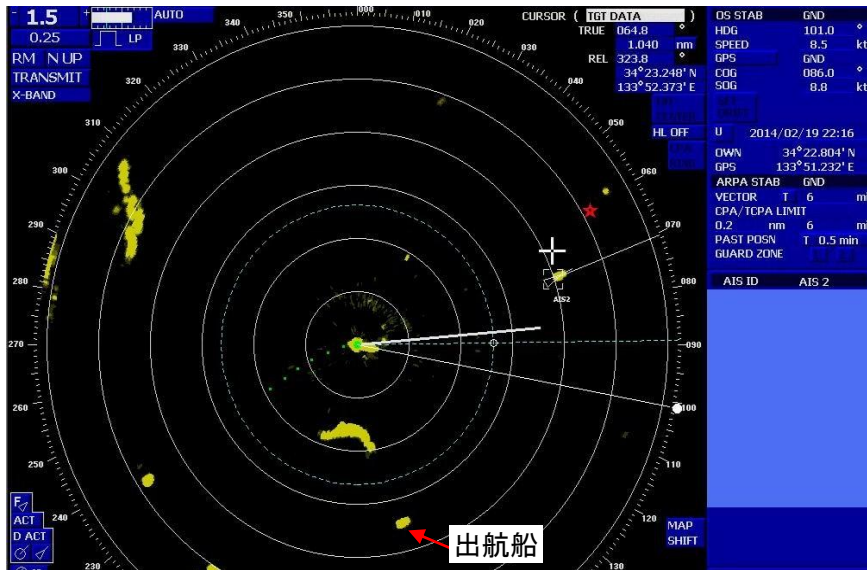


写真2 VDRのレーダー画像記録（07時20分）

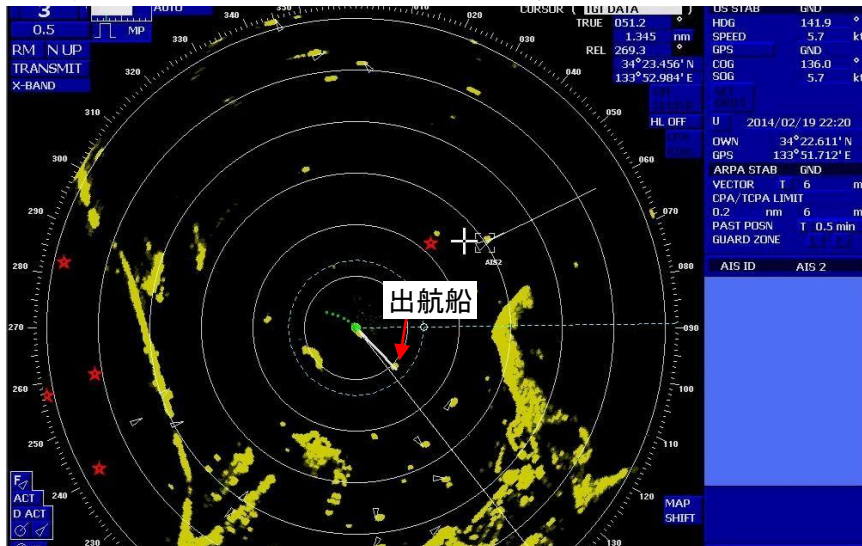


写真3 VDRのレーダー画像記録（07時23分）

