

船舶事故調査報告書

平成27年11月19日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成27年6月30日 23時15分ごろ
発生場所	山口県大 ^{おおぼたけ} 島瀬戸西口 大磯灯台から真方位294° 160m付近 （概位 北緯33° 57.2′ 東経132° 10.6′）
事故の概要	貨物船 ^{せんえい} 泉栄丸は、山口県大島瀬戸西口を東進中、沖ノ離岩付近の浅所に乗り揚げた。 泉栄丸は、船底外板に凹損を伴う擦過傷を生じたが、死傷者はいなかった。
事故調査の経過	平成27年7月6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 泉栄丸、499トン 134928、株式会社広島 SHIPPING 75.92m×12.00m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年3月30日
乗組員等に関する情報	船長 男性 74歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和43年12月20日 免状交付年月日 平成25年4月3日 免状有効期間満了日 平成30年11月24日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に凹損を伴う擦過傷
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 西流約5ノット (kn)
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、石炭約1,530tを積載し、船長が単独の船橋当直に当たり、手動操舵により約10.5knの速力（対地速力、以下同じ。）で大島航路第3号灯浮標に向けて北進した。 船長は、大島航路第3号灯浮標付近に至ったとき、3海里（M）レンジとして船首方が4Mの範囲まで表示できるように設定したレーダ

	<p>一で大島瀬戸付近に通航船がないことを確認するとともに、大島瀬戸西口に設置された戒善寺礁灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）を航路の中央標識<small>かいぜんじ</small>と思い、本件灯浮標の右側約30m沖に向かう針路で東進した。</p> <p>船長は、本件灯浮標に接近するにつれ、いつもより本件灯浮標から離れていることに気付いたものの、本件灯浮標の右側を通過するので安全に通過できると思い、そのまま約5.5knの速力で大島瀬戸西口を進航していたところ、平成27年6月30日23時15分ごろドンドンという音と振動と共に行きあしが止まり、船体が右舷側に傾いたので、本船が沖ノ離岩付近の浅所に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>本船は、船長が後進をかけて離礁しようと試みたものの離礁できなかったため、会社及び海上保安庁に乗り揚げたことを連絡し、会社が手配したタグボートで引き下ろされた後、山口県柳井市柳井港で船底調査を実施した結果、運航に支障のない損傷であったことから運航を再開した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成27年6月12日に本船へ乗船した。</p> <p>船長は、本船乗船以前に2回、本船乗船後に2～3回、大島瀬戸を航行していた。</p> <p>船長は、約15年前、大島瀬戸付近の状況が記載された海図163（大島瀬戸至室積港）を見た際、指定経路の中央部付近にあった本件灯浮標を航路の中央標識と思い、大島瀬戸付近の航路標識や障害物の所在などを確認せず、その後も海図等で大島瀬戸付近の水路調査を行わなかった。</p> <p>本船は、大島瀬戸付近の状況が記載された海図W152（大島瀬戸）及びW163を備え付けていたほか、大島瀬戸付近の浅所を表示できるGPSプロッターを装備していた。</p> <p>海図W152及びW163によれば、本件灯浮標は北方位標識であり、本件灯浮標の北側に可航水域があることを示している。</p> <p>本船の喫水は、船首約3.47m、船尾約4.62mであった。</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・海象等の関与</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、大島瀬戸西口を東進中、船長が、水路調査を適切に行っていなかったことから、本件灯浮標を航路の中央線を示す標識と思い込み、本件灯浮標の南側に向けて航行し、沖ノ離岩付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件灯浮標が海図上で大島瀬戸指定経路の中央付近に記載されていたことから本件灯浮標を航路の中央線を示す標識と思い込ん</p>

	だものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、大島瀬戸西口を東進中、船長が、水路調査を適切に行っていなかったため、本件灯浮標を航路の中央線を示す標識と思い込み、本件灯浮標の南側に向けて航行し、沖ノ離岩付近の浅所に乗り揚げたことによって発生したのと考えられる。
参考	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。 ・海図等を用いて予定航行海域の水路調査を適切に行うこと。

付図1 事故発生經過概略図

