

船舶事故調査報告書

平成27年3月26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

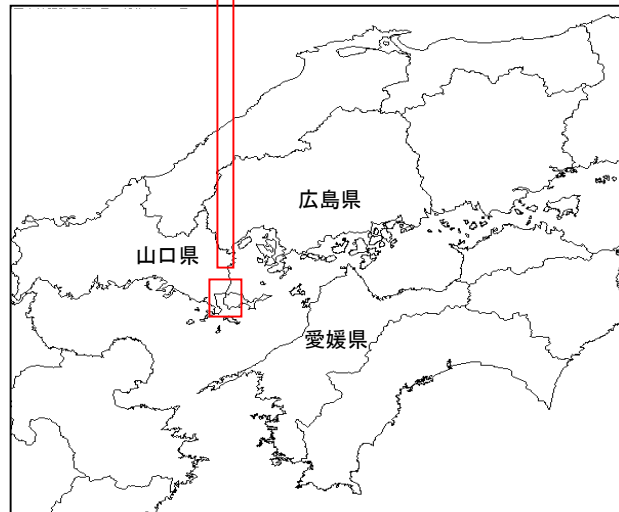
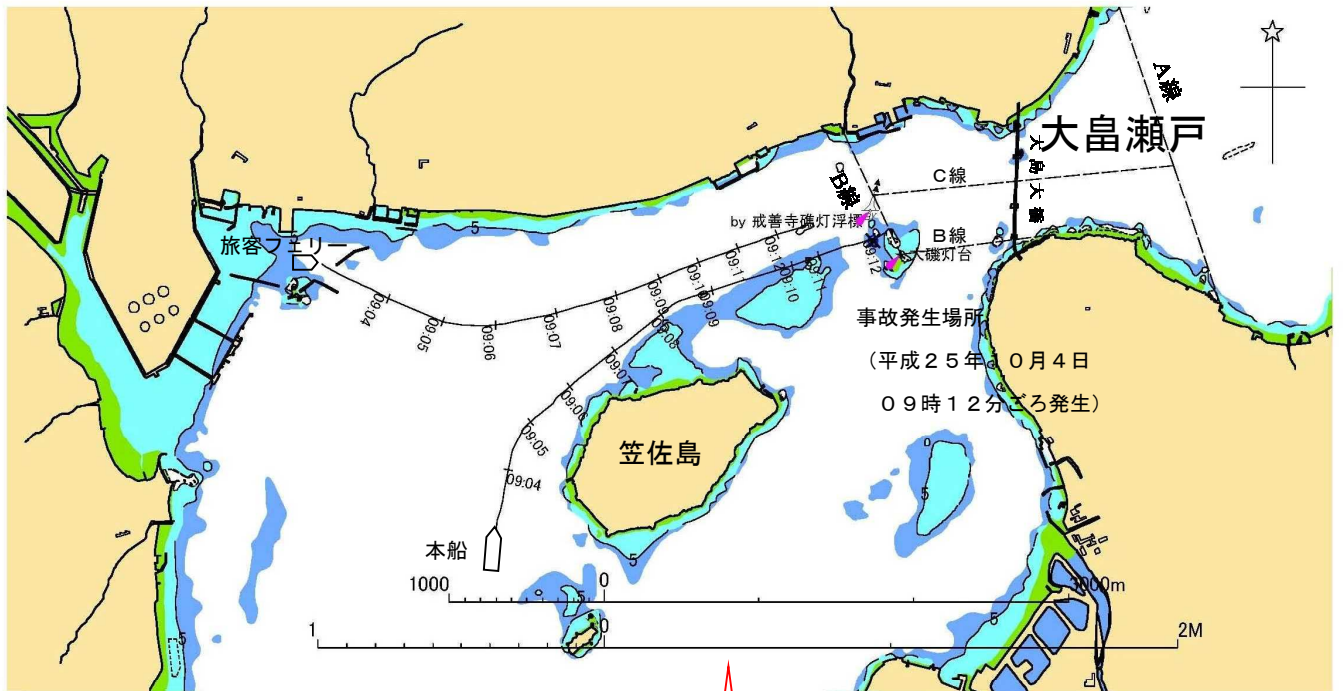
委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成25年10月4日 09時12分ごろ
発生場所	山口県大 ^{おおぼたけ} 島瀬戸西口 戒 ^{かいぜんじしょう} 善寺礁の大鼓岩付近 大磯灯台から真方位295° 200m付近 (概位 北緯33° 57.29′ 東経132° 10.52′)
事故調査の経過	平成25年10月4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	コンテナ船 ^{グローバル} GLOBAL ^{ヌビラ} NUBIRA（大韓民国籍）、3,809トン 9167306（IMO番号）、HEUNG-A SHIPPING CO., LTD. 99.50m×17.20m×8.20m、鋼 ディーゼル機関、2,805kW、1997年11月5日
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍） 男性 55歳 一級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2010年3月31日 (2015年3月30日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船底部に破口及び亀裂
事故の経過	<p>本船は、船長ほか14人（大韓民国籍9人、ミャンマー連邦共和国籍4人、中華人民共和国籍1人）が乗り組み、空船で、大韓民国釜^{プサン}山港を出港し、平成25年10月4日07時00分ごろ、船長が、代理店から広島県広島港出島コンテナバースへ12時に着岸との入港手配の連絡を受け、怒和島水道を經由するより時間を40～50分短縮可能な大島瀬戸を通航することにした。</p> <p>船長は、08時00分ごろ昇橋して操船指揮をとり、三等航海士を操船補佐に、甲板手を操舵にそれぞれ当たらせ、周防大島町笠佐島西方沖を北進中、09時03分ごろ左舷船首方に山口県柳井市柳井港を出港した旅客フェリーを認め、その後、笠佐島北方沖を手動操舵により北東進した。</p> <p>船長は、09時08分ごろ、旅客フェリーが左舷後方を同航する態勢となったので、できるだけ南に寄って航行することとし、戒善寺礁灯浮標の南方に浅所が存在するを知っていたが、海図を見て同灯</p>

	<p>浮標の南側至近であれば通過できると思い、針路を戒善寺礁灯浮標の南側至近に向けるように指示し、約12ノット(kn)の対地速力で東北東進した。</p> <p>船長は、甲板手が針路を保持しようとして、時折左舵5°の当て舵を取っていたので、右方に圧流されていることを感じながら航行中、09時12分ごろ、戒善寺礁の大鼓岩付近に乗り揚げた。</p> <p>船長は、機関を停止し、浸水の有無及び機器類の損傷状況を確認した後、10時20分ごろ自力離礁し、笠佐島南方沖に錨泊した。</p> <p>本船は、船舶所有者が手配したサルベージ会社による船底調査及び応急修理が行われた。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録(抜粋)、付表2 旅客フェリーのAIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期、大島瀬戸における潮流(大磯灯台から056°約930m) 258°約1.4kn</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約4.30m、船尾約5.60mであった。</p> <p>大島瀬戸西口には、標識の北側に可航水域があることを示す北方位標識の戒善寺礁灯浮標とその南東方約330mに大磯灯台が設置されており、両航路標識の間には、戒善寺礁と称する浅礁が広がっている。</p> <p>本船は、大島瀬戸付近の海図として海図W152を備えており、同海図には、戒善寺礁灯浮標から南方約50mが白色で、それより南方が青色で表示され、水深が浅くなっていることが示されていた。</p> <p>大島瀬戸では、海上交通安全法第25条第1項に基づく大島瀬戸における経路の指定に関する告示(昭和50年海上保安庁告示第59号、平成14年海上保安庁告示第101号)により、次のとおり経路が指定されている。(西航は省略)</p> <p>B線(大島瀬戸南側線及び西側線)を横切ったのちA線(大島瀬戸東側線)を横切って航行しようとする総トン数5トン以上の船舶(東航)は、</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) C線(中央線)以南の海域を航行すること。ただし、大島大橋の橋脚付近の海域においては、当該海域において他の船舶と行き会わないときは、この限りでない。 (2) 大島大橋の第3橋脚と第4橋脚との間を経て航行すること。 (3) 戒善寺礁北方の海域を経て航行すること。 <p>海上保安庁刊行の瀬戸内海水路誌には、大島瀬戸通航時の注意として、次のとおり記載されている。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 大島瀬戸の航行はできるかぎり減速すること。また、大島大橋付近では並列航行や追越しをしないこと。 (2) 笠佐島東側の潮流により、上げ潮流時は北方へ、下げ潮流時

	<p>は南方へ圧流されるので注意を要する。</p> <p>船長は、大島瀬戸を通航した経験が約20回あり、戒善寺礁北方の海域を航行しなければならないことを知っていた。</p> <p>船長は、AIS情報から、旅客フェリーが減速したことが分かったので、本船に接近することはないと思ったが、旅客フェリーと衝突すれば旅客の命に関わると思い、戒善寺礁灯浮標の南方に向けて航行を続けた。</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>あり</p> <p>本船は、笠佐島北方沖を大島瀬戸西口に向けて東北東進中、船長が、戒善寺礁灯浮標の南側至近であれば通過できると思い、同灯浮標の南側を航行したことから、戒善寺礁の大鼓岩付近に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長が、戒善寺礁灯浮標の南側至近であれば通過できると思ったのは、海図W152を見て戒善寺礁灯浮標から南方約50mが白色で、それより南方が青色で表示され、水深が浅くなっていることが示されていたことから、戒善寺礁灯浮標の南側至近であれば通過できると思った可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、旅客フェリーの減速に気付いた際、戒善寺礁灯浮標の北方に向首することは可能であったが、旅客フェリーと衝突すれば、旅客の命に関わると思い、戒善寺礁灯浮標の南方に向けて航行を続けた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、笠佐島北方沖を大島瀬戸西口に向けて東北東進中、船長が、戒善寺礁灯浮標の南側至近であれば通過できると思い、同灯浮標の南側を航行したため、戒善寺礁の大鼓岩付近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>参考</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"> ・大島瀬戸を東航する船舶は、戒善寺礁灯浮標の北側を航行すること。 ・笠佐島東側の海域では、下げ潮流時に戒善寺礁が存在する南方へ圧流されるので注意すること。

付図1 航行経路図



付表1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地速力 (kn)	対地針路 (°)	船首方位 (°)
09:04:12	33-56-29.4	132-08-59.7	12.9	012.1	018
09:05:05	33-56-39.6	132-09-05.3	12.2	033.0	049
09:06:00	33-56-47.1	132-09-15.1	12.0	050.6	050
09:07:01	33-56-54.5	132-09-26.4	11.9	052.8	050
09:08:03	33-57-02.2	132-09-38.0	12.1	050.1	054
09:09:02	33-57-07.1	132-09-50.9	11.8	073.2	069
09:10:33	33-57-12.4	132-10-11.1	11.7	071.9	067
09:11:02	33-57-14.3	132-10-17.6	11.3	070.4	066
09:12:11	33-57-18.1	132-10-32.1	8.4	074.5	061
09:13:05	33-57-19.3	132-10-34.3	0.1	029.4	017

付表2 旅客フェリーのAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地速力 (kn)	対地針路 (°)	船首方位 (°)
09:04:17	33-57-05.4	132-08-29.5	12.9	118.7	116
09:05:14	33-57-00.6	132-08-43.1	13.0	105.4	098
09:06:06	33-56-59.9	132-08-56.4	12.8	085.5	078
09:07:06	33-57-02.4	132-09-11.7	13.0	076.3	072
09:08:07	33-57-06.1	132-09-26.9	12.0	073.6	069
09:09:08	33-57-09.6	132-09-37.7	9.1	066.8	063
09:10:07	33-57-13.0	132-09-47.6	8.6	068.1	063
09:11:07	33-57-16.0	132-09-57.4	8.7	069.8	065
09:12:07	33-57-18.9	132-10-07.3	8.7	070.4	066
09:13:07	33-57-21.2	132-10-16.4	6.5	070.2	061