

船舶事故調査報告書

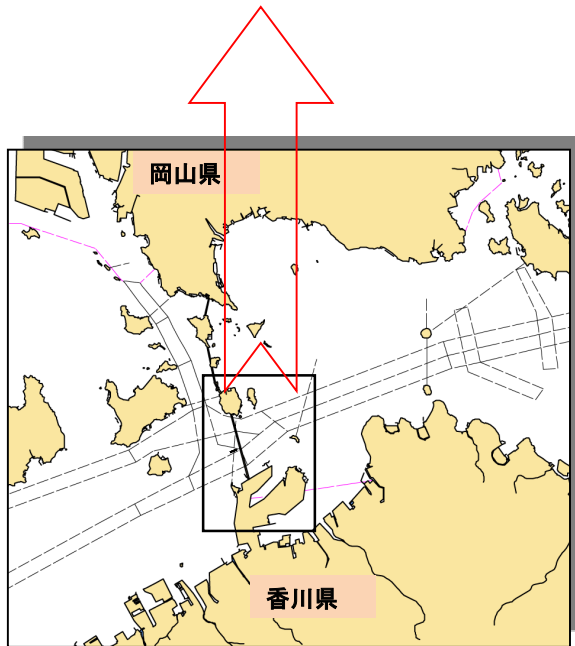
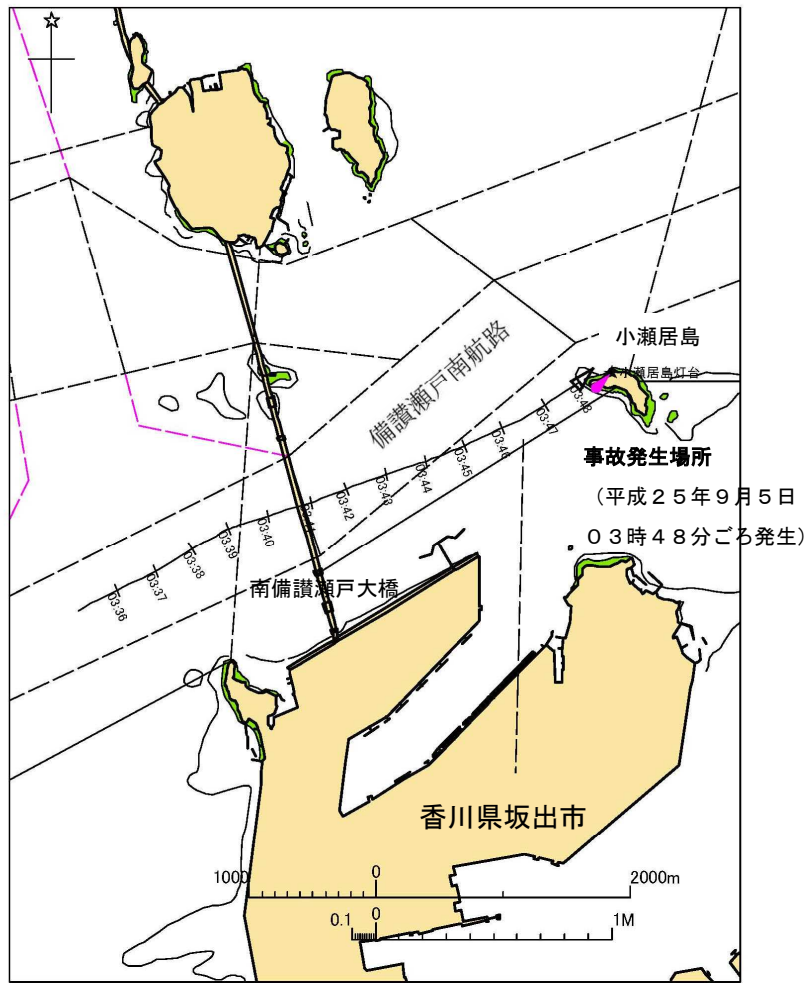
平成27年6月11日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成25年9月5日 03時48分ごろ
発生場所	香川県坂出市小瀬居島西岸 小瀬居島灯台から真方位255° 225m付近 （概位 北緯34° 22.39′ 東経133° 50.98′）
事故調査の経過	平成25年9月5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 アイリス IRIS（大韓民国籍）、1,963トン 8810516（IMO番号）、THE CENTURY SHIPPING CO., LTD. 83.61m×13.00m×7.40m、鋼 ディーゼル機関、1,692kW、1988年10月13日
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍） 男性 63歳 二級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2012年6月15日 （2016年12月31日まで有効） 一等航海士（大韓民国籍） 男性 57歳 二級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2011年9月26日 （2016年9月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首部船底に破口を伴う擦過傷
事故の経過	本船は、船長及び一等航海士ほか8人（大韓民国籍3人、ミャンマー連邦共和国籍5人）が乗り組み、スチールコイル等約1,770tを積載し、一等航海士が単独の船橋当直につき、約11ノット（kn）の対地速力で、自動操舵により備讃瀬戸南航路を東北東進した。 本船は、平成25年9月5日03時41分ごろ南備讃瀬戸大橋を通過して東北東進を続けていたところ、03時44分ごろ備讃瀬戸海上交通センター（以下「備讃マーチス」という。）からVHFにより、島に向かっているとの連絡を受け、その後も同趣旨の警告等を受けた。 本船は、一等航海士が小瀬居島に接近していることに気付き、左舵

	<p>一杯を取って左転を始めたが、03時48分ごろ、小瀬居島西岸に乗り揚げた。</p> <p>船長は、一等航海士が鳴らした非常ベルで昇橋し、機関停止を指示した。</p> <p>本船は、備讃マーチスに本事故を通報した。</p> <p>本船は、船舶所有者が手配したサルベージ会社の引船により離礁した。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 AIS記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、潮流 東北東流約0.7kn</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約3.80m、船尾約4.90mであった。</p> <p>使用海図には、備讃瀬戸南航路の屈曲に合わせ、南備讃瀬戸大橋直下まで063.5°、そこから小瀬居島北方沖まで051°のコースラインが記入されていた。</p> <p>船長は、船橋当直者に対し、使用海図に記入したコースラインに従って航行するように指示していた。</p> <p>一等航海士は、約5年前から月に2～3回、本事故発生場所付近を航行しており、慣れた海域であったので、レーダー及びGPSプロッターを作動させていたが、いずれも見えていなかった。</p> <p>本船の甲板員3人は、入出港時、関門海峡通航時及び漁船のふくそう時等に昇橋し、操舵についていた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 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、備讃瀬戸南航路を東北東進中、一等航海士が、見張りを行っていなかったことから、瀬戸大橋直下の変針予定場所を通過したことに気付かず、小瀬居島に向けて東北東進を続け、同島西岸に乗り揚げた可能性があると考えられる。</p> <p>一等航海士は、小瀬居島灯台をほぼ船首方向に見る態勢で航行し、同灯台の近くに乗り揚げていることから、見張りを行っていなかった可能性があると考えられるが、乗り揚げに至るまでの状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、備讃瀬戸南航路を東北東進中、一等航海士が、見張りを行っていなかったため、瀬戸大橋直下の変針予定場所を通過したことに気付かず、小瀬居島に向けて東北東進を続け、同島西岸に乗り揚げたことにより発生した可能性があると考えられる。</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"> ・備讃瀬戸南航路等の航路を航行する際は、航海計画を把握し、適

	<p>宜船位を確認するとともに常時適切な見張りを行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・瀬戸内海を航行する際は、状況に応じて複数で船橋当直につくことが望ましい。
--	---

付図1 航行経路図



付表1 A I S記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
03:34:07	034-21-19.4	133-48-11.3	063.6	063	11.0
03:35:07	034-21-24.6	133-48-23.0	061.5	061	10.9
03:36:08	034-21-29.8	133-48-34.8	064.2	064	10.9
03:37:08	034-21-34.7	133-48-46.6	061.4	061	10.9
03:38:08	034-21-40.3	133-48-57.8	058.5	062	10.8
03:39:08	034-21-45.5	133-49-09.2	066.3	072	10.5
03:40:08	034-21-48.9	133-49-21.2	071.9	073	10.6
03:41:08	034-21-52.1	133-49-34.4	071.6	071	10.7
03:42:07	034-21-55.8	133-49-45.3	069.2	070	10.8
03:43:06	034-21-59.4	133-49-57.5	071.7	072	10.6
03:44:06	034-22-02.8	133-50-09.6	070.8	070	10.6
03:45:07	034-22-06.7	133-50-21.5	065.5	065	10.6
03:46:07	034-22-11.4	133-50-33.2	068.5	067	10.5
03:47:17	034-22-17.2	133-50-46.4	055.4	054	10.4
03:48:17	034-22-22.9	133-50-56.7	057.9	050	8.2
03:48:21	034-22-23.1	133-50-57.0	052.2	048	4.9
03:48:24	034-22-23.3	133-50-57.3	051.6	047	2.1
03:48:34	034-22-23.3	133-50-57.2	139.1	046	0.0

(注) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。