

船舶事故等調査報告書

平成27年9月17日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014広第214号
事故等種類	衝突（橋脚）
発生日時	平成26年12月12日 10時31分ごろ
発生場所	山口県大島瀬戸 大磯灯台から真方位049° 970m付近 （概位 北緯33° 57.59′ 東経132° 11.12′）
事故等調査の経過	平成26年12月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	貨物船 こうゆう、226トン
船舶番号、船舶所有者等	142166、こうゆう海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級海技士（航海） 航海士、五級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷船首部に凹損等、船首マストが倒壊 橋脚 防衝設備に破損及び曲損等
事故等の経過	<p>本船は、船長及び航海士ほか1人が乗り組み、航海士が、単独の船橋当直につき、広島県呉市呉港に向け、約12ノット（kn）の対地速力で、手動操舵により、山口県周防大島町屋代島明神鼻と大磯灯台の間を通過する態勢で大島瀬戸を北北東進した。</p> <p>航海士は、明神鼻と大磯灯台を結ぶ線（以下「D線」という。）の中央付近を南から北へ通過したとき、同航船を船首方に認め、同航船との船間距離を維持しようとして約8knに減速した。</p> <p>本船は、山口県大島大橋の西側で、大島航路第4号灯浮標と大島大橋橋梁灯（C1灯）を結ぶ直線の延長線（以下「C線」という。）を南から北へ通過した後、同航船の左舷側を追い越す態勢となり、大島大橋の第3橋脚に接近して航行していたところ、平成26年12月12日10時31分ごろ本船の船首部が第3橋脚に衝突した。</p> <p>船長は、衝突の衝撃で事故に気付いて昇橋し、山口県三浦湾まで自力で航行し、錨泊して浸水及び燃料油流出の有無を確認した。</p> <p>機関長は、海上保安庁へ本事故を通報した。</p>
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の中央期、潮流 東流約5kn
その他の事項	<p>本船は、本事故当時、鋼材約747tを積載し、船首約2.75m、船尾約3.85mの喫水であった。</p> <p>航海士は、本事故当時、D線の中央付近を南から北へ通過した後、</p>

	<p>C線に達したときに右転して、C線に沿って東進し、大島航路第4号灯浮標を左舷側に見て通過する予定であった。</p> <p>航海士は、本船で大島瀬戸を航行した経験が約20回あった。</p> <p>大島瀬戸には告示により航行経路が指定されており、同瀬戸を西方から東方へ通過しようとする総トン数5トン以上の船舶は、大島大橋の第3橋脚（経路北側）と第4橋脚（経路南側）との間を航行すること、D線を横切って航行せずに戒善寺礁<sup>かいぜんじ</sup>北方の海域を経て航行することなどが定められている。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、大島瀬戸を手動操舵で北北東進中、航海士が、D線の中央付近を通過した際、船首方の同航船との船間距離を維持しようとして減速したものの、予定変針場所のC線に達したときに同航船の左舷側を追い越す態勢となったことから、C線に沿って右転できず、大島大橋の第3橋脚に接近して航行することとなり、第3橋脚に衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士は、大島瀬戸における経路指定に定められた通航方法に従い、D線を横切らずに、戒善寺礁灯浮標と大磯灯台の間の海域を航行し、C線に沿って東進しなければならなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、大島瀬戸を手動操舵で北北東進中、航海士が、船首方の同航船との船間距離を維持しようとして減速したものの、予定変針場所のC線に達したときに同航船の左舷側を追い越す態勢となったため、C線に沿って右転できず、大島大橋の第3橋脚に接近して航行することとなり、第3橋脚に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・大島瀬戸を航行する船舶は、「大島瀬戸における経路指定」に定められた通航方法に従って航行すること。</li> <li>・橋下を航行する場合には、風潮流を考慮し、橋脚から離れて航行すること。</li> </ul>