

船舶事故等調査報告書

平成27年8月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015広第37号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成27年3月17日 06時55分ごろ
発生場所	香川県丸亀市 ^{まるがめ} 広島東岸 江浦港西防波堤灯台から真方位359°3,550m付近 (概位 北緯34°23.57' 東経133°43.03')
事故等調査の経過	平成27年3月17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	油タンカー ^{しんりょう} 親菱丸、99トン
船舶番号、船舶所有者等	134686、赤沢屋株式会社
乗組員等に関する情報	船長、六級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に亀裂、凹損及び擦過傷
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、霧で視程が約200mに制限された状況下、法定灯火を表示し、船首約2.50m、船尾約3.60mの喫水により、平成27年3月17日05時30分ごろ、岡山県倉敷市水島港を出港し、香川県多度津町多度津港に向かった。</p> <p>船長は、0.25～0.5海里レンジとしたレーダー1台をヘッドアップでオフセンター表示として作動させ、^{しあく}塩飽諸島の^{そのす}広島と園州の間に向けて手動操舵により南東進中、園州に向首接近していることに気付き、園州から離れようと思い、右舵を取った。</p> <p>船長は、舵を中央に戻し、船首を南南東方に向けようと思っていたが、霧が次第に濃くなり始め、海面も見えない状況となって、船首がどこを向いているか分からなくなった状況で航行を続けていたところ、06時55分ごろ、本船は、広島東岸の干出浜（岩）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗組員の安全、浸水及び油の流出の有無を確認した後、海上保安庁及び船舶所有者に本事故の発生を報告した。</p> <p>本船は、高潮時を待って、自力で離礁し、潜水調査を行ったところ、船底外板に亀裂及び凹損が生じていたが、航行に支障がなかったため、サルベージ会社の警戒船にエスコートされ、多度津港に向かった。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風向 西南西、風力 2、視程 約10～20m</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期、潮高 263cm（青木）</p> <p>岡山県倉敷地域には、16日21時59分に濃霧注意報が発表さ</p>

	れ、本事故当時、継続中であった。
その他の事項	<p>海図W137B（備讃瀬戸西部）によれば、広島東岸には、陸岸に沿って干出浜（岩）が広がっていた。</p> <p>本船は、GPSプロッターがなかった。</p> <p>船長は、本船に約6年の乗船経験を有し、船長として約3年の経験があった。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近を毎月約1回航行していた。</p> <p>船長は、視界が制限された状況下で、本事故発生場所付近を航行した経験が約10回あった。</p> <p>船舶所有者は、船舶用補油作業に関する規定は明文化していたが、出港判断及び安全運航に関する規定を明文化していなかった。</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	あり なし あり <p>本船は、霧で視界が制限された状況下、塩飽諸島の広島北東方沖を南東進中、船長が、レーダーで船位及び前路の状況を確認しなかったことから、広島東岸に向首していることに気付かずに航行し、広島東岸の干出浜（岩）に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、霧で視界が制限された状況下、本船が、塩飽諸島の広島北東方沖を南東進中、船長が、レーダーで船位及び前路の状況を確認しなかったため、広島東岸に向首していることに気付かずに航行し、広島東岸の干出浜（岩）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>船舶所有者は、本事故後、出港の判断及び安全運航に関する規定を明文化することとした。</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"> ・ 視界が制限されている場合、無理な出港を避けること。 ・ 航行中に視界が制限された状態となった場合、錨泊するなどして、視界の回復を待つこと。 ・ 航行中はコンパスで船首方位を確認すること。 ・ レーダーをヘッドアップ表示とした状態で大角度の変針をするとレーダー画面上の映像も大角度で回転して映像の判別が困難になることや、ノースアップ表示では、船が大角度の変針をしたときでもレーダー画面が固定されているので、海図とレーダー画面の比較が容易であることを理解しておくこと。