

## 船舶事故調査報告書

平成29年9月28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

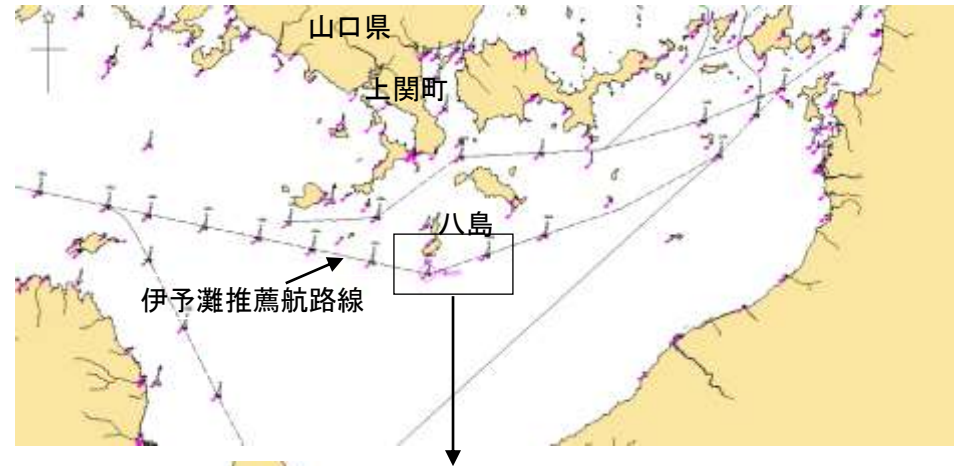
委員 根本美奈

事故種類	衝突（灯浮標）
発生日時	平成29年6月11日 18時14分ごろ
発生場所	山口県上関町八島東方沖（伊予灘航路第6号灯浮標） 八島灯台から真方位090° 4.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 42.8′ 東経132° 13.0′）
事故の概要	貨物船なとりは、東北東進中、灯浮標に衝突した。 なとりは、左舷船首部外板の凹損等を生じ、また、灯浮標は、マーキング装置の破損等を生じた。
事故調査の経過	平成29年6月12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 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 なとり、7,390トン 142543、井本商運株式会社（船舶所有者）、成進海運株式会社（船舶借入人） 127.18m×21.00m×9.20m、鋼 ディーゼル機関、5,180kW、平成27年8月
乗組員等に関する情報	航海士A 男性 33歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成25年3月26日 免状交付年月日 平成28年10月7日 免状有効期間満了日 平成30年3月25日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷船首部外板に凹損及び擦過傷、左舷中央部外板及び左舷船尾部外板に擦過傷 灯浮標 マーキング装置及び風向風速計の破損、防護枠等に曲損、浮体部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 2、視程 約4～5M 海象：波高 約0.5m、潮流 北西流約0.6ノット（kn）（周防灘東部）
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか10人が乗り組み、平成29年6月11日09時50分ごろコンテナ210個（総重量約3,109.4t）を積載して阪神港神戸区に向けて福岡県福岡市博多港を出港し、

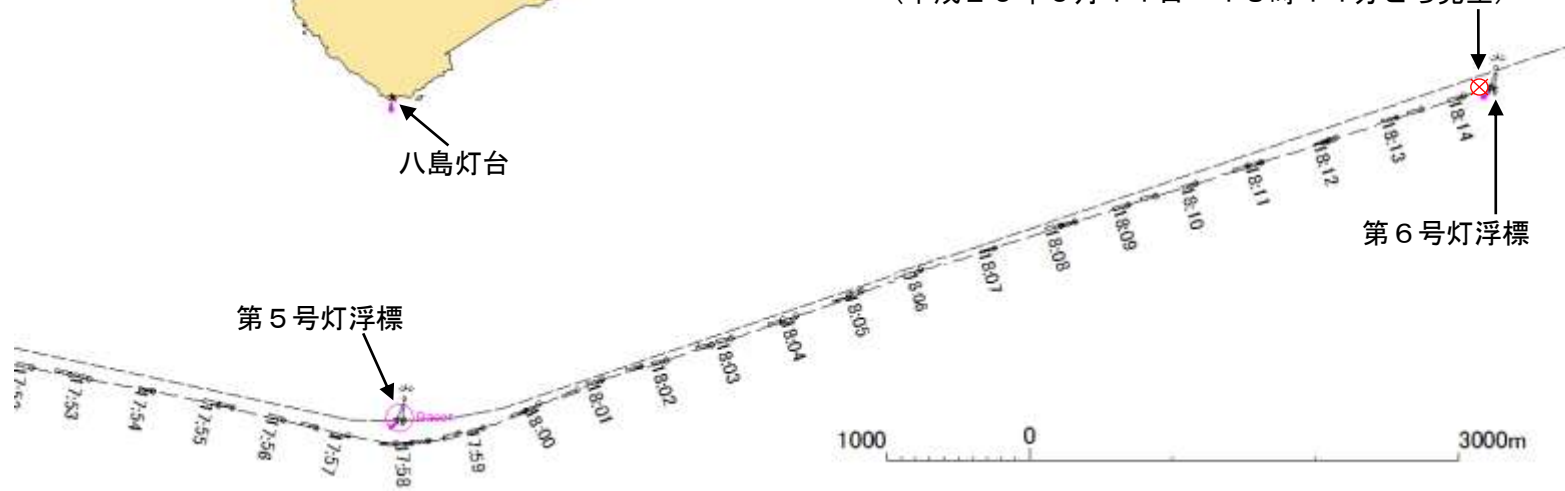
	<p>八島南西方沖において航海士Aが甲板手1人と共に船橋当直につき、伊予灘推薦航路線に沿って約16knの対地速力で自動操舵により東南東進していた。</p> <p>本船は、航海士Aが、八島南方沖の伊予灘推薦航路線上に設置されている伊予灘航路第5号灯浮標（以下、灯浮標については「伊予灘航路」を省略する。）の南側200m付近を通過した後、同推薦航路線に沿って左転し、左方へ約2°の風圧差（風によって生じる船首方位と船の移動方向とのなす角度）を考慮し、073°（真方位、以下同じ。）の針路で同推薦航路線（071.3°）の僅かに南側を東北東進した。</p> <p>本船は、航海士Aが、レーダーで他船のAIS情報を見ていたところ、18時14分ごろ左舷船首部が第6号灯浮標に衝突した。 （付図1 航行経路図、付表1 AIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>第6号灯浮標は、伊予灘推薦航路線の南側約100mに設置されている。</p> <p>海上保安庁の情報によれば、推薦航路線に沿って設置される灯浮標は、推薦航路線から外れて設置されているものもあり、推薦航路線はあくまで船舶が航行する際の目安としているものである。</p> <p>航海士Aは、来島海峡及びクダコ水道方面からの航行船、前方の同航船等の20分、30分後の状況を把握しようとレーダーでAIS情報を見ていた。</p> <p>甲板手は、本事故当時、小用の目的で降橋していた。</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、八島東方沖を伊予灘推薦航路線に沿って自動操舵で東北東進中、航海士Aが、レーダーで他船のAIS情報を見ていて、前方の見張りを行っていなかったことから、風潮流に圧流されて第6号灯浮標に向かう態勢で航行していることに気付かず、同灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、第5号灯浮標付近で伊予灘推薦航路線に沿うように左転した際、左方へ約2°の風圧差を見込んで針路を設定したことから、レーダーで他船のAIS情報を見ていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、八島東方沖を伊予灘推薦航路線に沿って自動操舵で東北東進中、航海士Aが、レーダーで他船のAIS情報を見ていて、前方の見張りを行っていなかったため、風潮流に圧流されて第6号灯浮標に向かう態勢で航行していることに気付かず、同灯浮標に衝突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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 常時適切な見張りを行うこと。</li><li>・ 船橋当直者は、推薦航路に設置される灯浮標が、必ずしも同航路線上に設置されていない場合があることに注意すること。</li></ul>
--	--

付図1 航行経路図



事故発生場所  
(平成29年6月11日 18時14分ごろ発生)



付表1 AIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		船首方位※ (°)	対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° - ' - '')	東経 (° - ' - '')			
18:00:03	33-41-39.2	132-08-43.2	071	069.1	15.1
18:00:33	33-41-42.0	132-08-51.6	071	069.3	15.2
18:01:03	33-41-44.7	132-09-00.3	073	071.2	15.3
18:01:33	33-41-47.2	132-09-09.0	073	071.6	15.4
18:02:03	33-41-49.1	132-09-17.6	073	071.4	15.5
18:02:33	33-41-51.7	132-09-26.8	073	071.0	15.6
18:03:03	33-41-54.0	132-09-35.4	073	071.3	15.6
18:03:32	33-41-56.6	132-09-44.2	073	071.3	15.7
18:04:03	33-41-59.2	132-09-53.0	073	071.4	15.6
18:04:32	33-42-01.6	132-10-01.9	073	071.3	15.7
18:05:03	33-42-04.7	132-10-10.8	073	072.0	15.7
18:05:32	33-42-07.2	132-10-19.8	073	072.2	15.7
18:06:03	33-42-09.6	132-10-28.7	073	072.1	15.7
18:06:32	33-42-12.2	132-10-37.8	073	072.3	15.8
18:07:03	33-42-14.7	132-10-46.8	073	072.0	15.8
18:07:32	33-42-17.2	132-10-56.0	073	072.3	15.9
18:08:03	33-42-19.7	132-11-05.0	074	072.6	15.9
18:08:32	33-42-22.0	132-11-14.1	074	073.4	15.9
18:09:03	33-42-24.4	132-11-23.2	073	072.8	15.8
18:09:32	33-42-26.8	132-11-32.3	074	072.9	15.8
18:10:03	33-42-29.3	132-11-41.7	074	073.2	15.9
18:10:32	33-42-31.6	132-11-50.5	073	072.6	15.9
18:11:03	33-42-34.1	132-11-59.5	074	072.7	15.9
18:11:33	33-42-36.6	132-12-08.9	073	072.3	15.9
18:12:03	33-42-39.0	132-12-17.8	074	072.6	15.9
18:12:33	33-42-41.6	132-12-27.2	073	072.0	15.9
18:13:03	33-42-44.2	132-12-36.3	073	072.1	15.9
18:13:33	33-42-46.6	132-12-45.4	074	072.1	15.9
18:14:03	33-42-49.2	132-12-54.5	074	072.3	15.9
18:14:27	33-42-51.1	132-13-01.8	074	072.1	16.0
18:14:33	33-42-51.6	132-13-03.7	074	072.3	16.0

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、船首方位及び対地針路は真方位である。