

船舶事故調査報告書

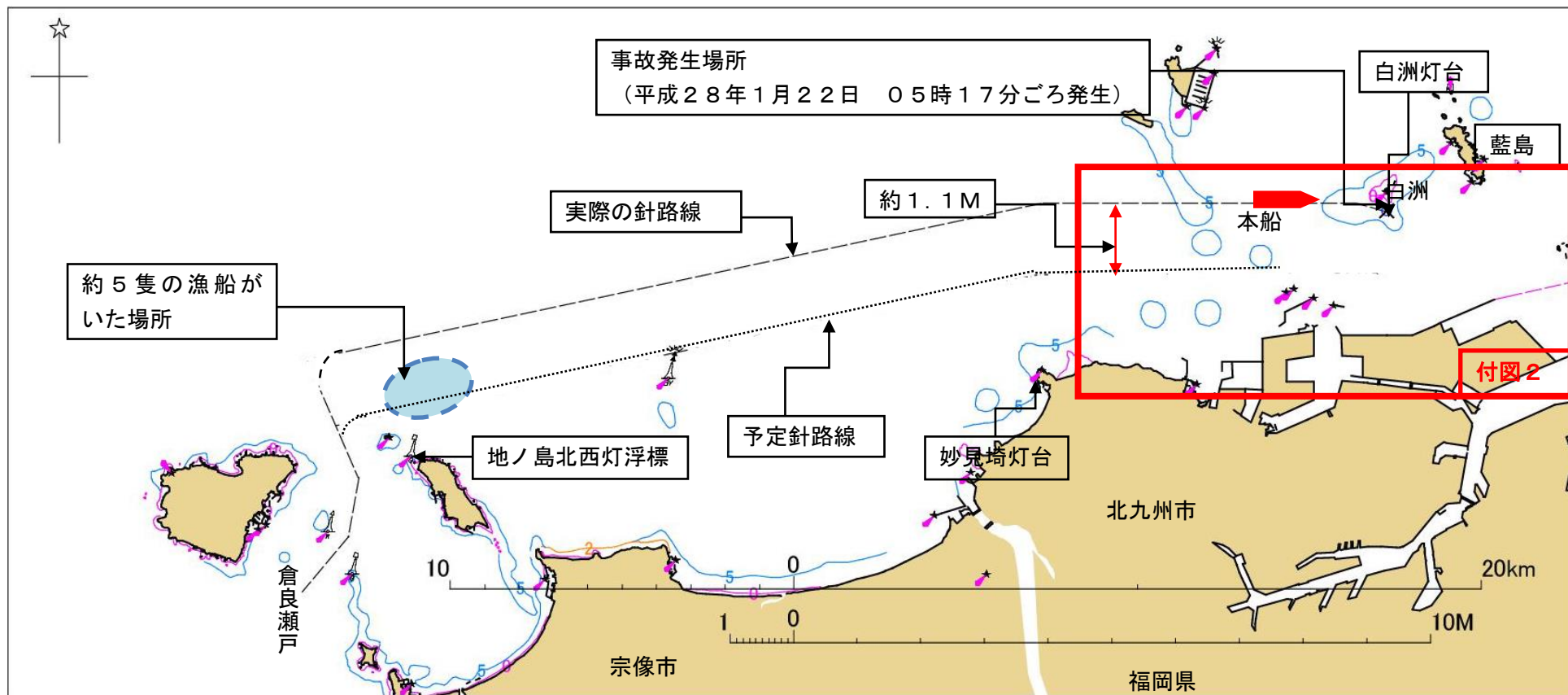
平成29年5月11日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成28年1月22日 05時17分ごろ
発生場所	福岡県北九州市 藍島 ^{あいの} 南西方沖 白洲 ^{しろす} 灯台から真方位181°550m付近 （概位 北緯33°58.7′ 東経130°47.6′）
事故の概要	油タンカー兼液体化学薬品ばら積船第八照栄丸 ^{しょうえい} は、東南東進中、浅瀬に乗り揚げた。 第八照栄丸は、船底外板に凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年1月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	油タンカー兼液体化学薬品ばら積船 第八照栄丸、499トン 133874、合田汽船株式会社 64.99m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成5年4月24日
乗組員等に関する情報	船長 男性 60歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和51年12月24日 免状交付年月日 平成24年5月2日 免状有効期間満了日 平成29年10月25日 航海士A 男性 36歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成26年8月26日 免状交付年月日 平成26年8月26日 免状有効期間満了日 平成31年8月25日
死傷者等	なし
損傷	中央部から船尾部にかけての船底外板に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか4人が乗り組み、空倉状態で関門港に向けて倉良瀬戸 ^{くらら} を通航した。 本船は、航海士Aが単独で船橋当直につき、倉良瀬戸 ^{くらら} を通過後、地 ^じ

	<p>ノ島北西灯浮標の北西方約1.1海里(M)沖で078°の針路(真方位、以下同じ。)に変針する予定であったが、変針場所付近に約5隻の漁船がいたので、漁船を避けて平成28年1月22日03時40分ごろ針路を転じた。</p> <p>本船は、航海士Aが2台のレーダーをそれぞれ3Mと6Mレンジに設定し、約11ノットの対地速力で自動操舵により東北東進した。</p> <p>本船は、04時30分ごろ、関門航路が近くなったので、見張りの強化のために機関士が昇橋した。</p> <p>航海士Aは、次の港が初めて行く港だったので、荷役の準備等について機関士と打合せをしていたところ、妙見埼灯台が右舷横に見えたので、針路を090°に転じた。</p> <p>航海士Aは、予定針路線上を航行していれば、左舷前方に筑前丸山出シ灯浮標が、右舷前方に横瀬北灯浮標が見えるので、目視で前方を確認したところ、左舷前方と右舷前方に灯光を認めた。</p> <p>航海士Aは、その後も機関士と荷役についての打合せを続けていたところ、05時14分ごろ関門海峡海上交通センター(以下「関門マーチス」という。)から白洲灯台付近を航行しているAIS(船舶自動識別装置)の搭載のない船舶に対し、正面に浅瀬がある旨の警告をVHF無線電話で聞いた。</p> <p>航海士Aは、周囲に船が見えないので、本船に向けた警告であると思い、取りあえず針路を107°に転じ、海図を見ようと操舵室左舷側後部の海図台に移動したところ、05時17分ごろ船底に衝撃を感じるとともに本船が乗り揚げたことを知った。</p> <p>機関士は、主機を停止し、航海士Aが船長及び乗組員に本事故の発生を知らせた。</p> <p>船長は、知らせを聞いてすぐに昇橋して関門マーチスからの問合せに対し、乗り揚げたことを伝え、運航会社及び船舶所有会社への連絡を行い、損傷部の調査を乗組員に指示した。</p> <p>本船は、ほぼ満潮時の09時00分ごろ自然に離礁し、手配されたタグボートにより関門港若松第6区安瀬泊地にえい航されて潜水調査が行われ、その後、広島県尾道市因島所在の造船所まで自力で航行し、修理された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 拡大図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.3m、船尾約3.4mであった。</p> <p>船長は、予定針路線を海図に記入しており、予定針路線に沿って航行するよう当直者に指示し、安全管理規程の特殊運航手順書により、船舶輻輳水域である関門航路の航行に備え、機関士を見張りの強化の目的で昇橋させた。</p> <p>本船は、GPS装置は設置されていたが、GPSプロッターは設置されていなかった。</p>

	<p>航海士 A は、本船が予定針路線上を航行していれば、妙見埼北方沖 1.5 M 付近で 090° に変針する予定であったが、変針する際、機関士と打合せをしていてレーダーで妙見埼からの距離を確認しなかった。</p> <p>航海士 A は、前方の目標となる筑前丸山出シ灯浮標及び横瀬北灯浮標を視認しようとした際、灯質を把握していなかったため、左舷前方に見えた白洲灯台（単閃白光、毎 4 秒に 1 閃光）を筑前丸山出シ灯浮標（群急閃白光、毎 10 秒に 3 急閃光）と、右舷前方に見えた白洲南西方灯浮標（群急閃白光、毎 15 秒に 6 急閃光と 1 長閃光）を横瀬北灯浮標（連続急閃白光）と思っていたことを、本事故後に知った。</p> <p>航海士 A は、本船に乗船してから 6 年の経験があり、今回の航路を約 20 回航行した経験があった。</p>
<p>分析</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 なし</p> <p>本船は、藍島南西方沖を東進中、航海士 A が、進路の目標とした航路標識を見間違えて航行したことから、関門マーチスから警告を受けて右舵を取ったものの、白洲南側の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、事前に白洲灯台等の主要な航路標識を確認していなかったことから、進路の目標としていた航路標識を見間違えたものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、次の港が初めて行く港であり、荷役準備等について機関士と打合せをしていたことから、前方に視認した灯火を海図等で確認しなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、藍島南西方沖を東進中、航海士 A が、進路の目標とした航路標識を見間違えて航行したため、関門マーチスから警告を受けて右舵を取ったものの、白洲南側の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>本事故後、運航会社は、事故再発防止策として安全管理規程の甲板部航海当直手順書等を改正し、船橋当直員は、30 分ごとに船位確認を行うこと等を追記した。また、船舶所有会社は、AIS 及び GPS プロッターを本船に設置した。</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"> ・ 船橋当直員は、安全管理規程の甲板部航海当直手順書、特殊運航手順書等を遵守すること。 ・ 船橋当直員は、事前に航行する海域の水路調査を行っておくことが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 拡大図

