

# 船舶事故調査報告書

平成30年7月4日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成30年4月7日 15時25分ごろ
発生場所	山口県大島瀬戸西口 大磯灯台から真方位317° 270m付近 (概位 北緯33° 57.3′ 東経132° 10.5′)
事故の概要	油タンカー兼引火性液体物質ばら積船兼液体化学薬品ばら積船第七いく丸は、東進中、沖ノ離岩付近の浅所に乗り揚げた。 第七いく丸は、船底部外板に凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年4月13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	油タンカー兼引火性液体物質ばら積船兼液体化学薬品ばら積船 第七いく丸、499トン 134066、藤本海運有限公司（船舶所有者）、山根海運株式会社（運航者）（A社） 65.00m×10.00m×4.60m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成5年8月7日
乗組員等に関する情報	船長 男性 64歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和49年6月28日 免状交付年月日 平成26年3月17日 免状有効期間満了日 平成31年9月19日 甲板長 男性 66歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成17年8月4日 免状交付年月日 平成27年7月28日 免状有効期間満了日 平成32年8月3日
死傷者等	なし
損傷	船底部外板に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約5.5m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 西流約3.5ノツ

	ト (kn)
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長及び甲板長ほか3人が乗り組み、空倉で、平成30年4月7日12時10分ごろ広島県呉市倉橋島須川に向け、大島瀬戸を經由する予定で、山口県徳山下松港を出港した。</p> <p>船長は、出港操船を終えて、徳山下松港の港界付近で船橋当直を甲板長に委ねて降橋した。</p> <p>本船は、甲板長が単独の船橋当直に当たり、GPSプロッター及び2台あるレーダーのうち1台を3海里レンジとして起動し、山口県周防大島町笠佐島東方沖を戒善寺礁灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）に向け、約12knの対地速力で、手動操舵により北進していた。</p> <p>甲板長は、レーダー及び目視により大島瀬戸付近に漁船及び通航船がないことを確認した。</p> <p>甲板長は、大島瀬戸西口に設置された本件灯浮標を大島瀬戸の指定経路の中央を示す標識と思っていたので、本件灯浮標の南方を通航することとし、本件灯浮標までの距離が約100mとなって右舵を取った。</p> <p>本船は、船首が東方に向けて東進を始めたところ、15時25分ごろ、ズンズンという音と振動と共に行きあしが止まり、沖ノ離岩付近の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が、衝撃を感じて昇橋し、主機を後進をかけて離礁しようとしたものの離礁できなかつたので、海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに保険会社に連絡し、満潮時を待って保険会社が手配したタグボートで引き下ろされた後、自力で航行し、山口県柳井市柳井港で船底調査が行われ、運航に支障のない損傷であることが判明した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.5m、船尾約3.3mであった。</p> <p>甲板長は、平成22年ごろから臨時の船員として本船に乗船するようになり、本船乗船後、約10回大島瀬戸を船長が操船するのを見学したことがあった。</p> <p>甲板長は、海図(W152及びW163)等で大島瀬戸付近の水路調査を行ったことがなく、大磯付近に拡張する浅所があることを知っていたが、詳細までは知らなかつた。</p> <p>甲板長は、黒色円すい形頭標2個(縦掲、両頂点上向き)付上部黒下部黄やぐら形の本件灯浮標が北方位標識であり、本件灯浮標の北方に安全な可航水域があること及び各方位標識の判別の仕方や意味を知らなかつた。</p> <p>甲板長は、自身の当直中において、ふだんからGPSプロッターに表示された予定針路線に沿って航行していたが、本事故当時、同針路</p>

	<p>線が本件灯浮標の南側に引かれていると思い込んでいたので、同針路線をよく見ずに航行してしまったと思った。</p> <p>船長は、ふだん大畠瀬戸を通航する際、笠佐島東方沖で自ら昇橋していたが、本事故当時、昼間だったので甲板長に対して大畠瀬戸に近づいたら呼ぶようにという指示をしておらず、自室で書類の整理を行っていて、本船が笠佐島東方沖に至っていることに気付いていなかった。</p> <p>甲板長は、ふだん船長を呼ばなくても笠佐島東方沖で船長が自ら昇橋しており、これまでに船長に連絡して昇橋を求めたことがなく、本事故当時、大畠瀬戸に漁船及び通航船がいなかったため、自身が操船して大畠瀬戸を通航できると思った。</p> <p>A社の運航基準には、大畠瀬戸を含む狭水道の航行配置として、船長が甲板上にあって自ら操船の指揮に当たる旨を定めている。</p> <p>大畠瀬戸における経路の指定では、総トン数5トン以上の東行船は、戒善寺礁北方の海域を経て航行すること、また、大島大橋の橋脚付近の海域において他の船舶と行き会うときはC線以南の海域を航行することが定められている。</p>
<p><b>分析</b></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>なし</p> <p>本船は、大畠瀬戸西口を東進中、甲板長が、北方位標識の意味を知らなかったことから、本件灯浮標（北方位標識）を航路の中央を示す標識と思い、本件灯浮標の南側を航行し、沖ノ離岩付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>甲板長は、レーダー及び目視で大畠瀬戸付近の状況を確認した際、漁船及び通航船がいなかったことから、自身が操船して大畠瀬戸を通航できると思い、船長に連絡して昇橋を求めなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、甲板長に対して大畠瀬戸に近づいたら呼ぶようにという指示をしていなかったことから、自室で書類の整理を行っていて、本船が笠佐島東方沖に至っていることに気付かず、昇橋して自ら操船指揮に当たることができなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、大畠瀬戸西口を東進中、甲板長が、北方位標識の意味を知らなかったため、本件灯浮標を航路の中央を示す標識と思い、本件灯浮標の南側を航行し、沖ノ離岩付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</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>・海図等を用いて予定航行海域の水路調査を適切に行うとともに航</li> </ul>

	<p>路標識の意味を理解しておくこと。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 船長は、船橋当直者に対し、狭水道に近づいたら連絡するよう指示するとともに、船橋当直者は、必ず船長に昇橋を求めること。</li><li>・ 船長は、狭水道の通航に当たって、昇橋して自ら操船指揮に当たること。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生経過概略図

