

船舶事故調査報告書

令和元年11月20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12月25日 01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307° 220m付近 (概位 北緯33° 57.3′ 東経132° 10.5′)
事故の概要	貨物船三十七大盛丸は、東北東進中、沖ノ離岩付近の浅所に乗り揚げた。 三十七大盛丸は、船底部外板に凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成31年1月17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	貨物船 三十七大盛丸、736トン 132326、株式会社大盛産業 77.72m×14.00m×8.45m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成6年12月17日
乗組員等に関する情報	船長 男性 63歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年10月4日 免状交付年月日 平成27年6月22日 免状有効期間満了日 令和2年10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 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 東流約6ノット(kn)、潮高 約113cm（大島）
事故の経過	本船は、船長ほか5人が乗り組み、空倉で、平成30年12月24日19時20分ごろ定期検査の目的で広島県江田島市の造船所に向け、大島瀬戸を経由する予定で、福岡県 ^{かんた} 町 ^{かんだ} 町 ^{かんだ} 港を出港した。 本船は、船長が単独の船橋当直に当たり、2台あるレーダーのうち1台をGPSプロッターの画面を重畳させて起動し、山口県 ^{すおうおおしま} 周防大島 ^{すおうおおしま} 町 ^{やしる} 屋代島 ^{やしる} 南西方沖を大島瀬戸に向けて、約10knの対地速力で、自動

	<p>操舵で大畠航路第1号灯浮標（以下「大畠航路」を冠する灯浮標は、大畠航路を省略する。）、第2号灯浮標を左舷方に見ながら北進した。</p> <p>船長は、周防大島町^{かまき}笠佐島南西方沖に達したころ、レーダー画面に映ったAIS情報で大畠瀬戸東口付近に反航船を認め、同島西方沖で手動操舵に切り替え、同船に意識を向けながら第3号灯浮標を左舷船首方に見た後、大畠瀬戸に向けて右転した際、左舷船首方に見えた戒善寺礁灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）の白く点滅する灯火を水路の中央を示す灯浮標と思い、同灯火の南側に針路を向けた。</p> <p>本船は、東北東進中、船長が、01時25分ごろゴツンという音とともに衝撃を感じ、沖ノ離岩付近の浅所に乗り揚げて通過したことに気づき、反航船の航行に支障がないように、本件灯浮標を左側に見ながら本船を反転させ、大畠瀬戸を通狭し安全な海域に移動した後に海上保安部に通報した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図（拡大）、付表1 本船のAIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.7m、船尾約3.6mであった。</p> <p>船長は、これまでに10回以上は大畠瀬戸を航行したことがあったが、事前に本事故発生海域の灯浮標等の灯質を灯台表等で確かめたことがなかったので、本件灯浮標が北方位標識^{*1}で灯質が連続急閃白光^{*2}であることを知らなかった。</p> <p>船長は、大畠瀬戸の南方に浅所があることは知っており、海図W1108に本件灯浮標の北方を通る予定針路線を記入していたが、反航船と狭い水域で行き会うかもしれないことなどを考えて、同船に意識を向けているうちに、同浅所のことを失念していた。</p> <p>船長は、安全水域標識^{*3}で灯色が白光である第1号灯浮標、第2号灯浮標及び第3号灯浮標を航路の中央を示す灯火として、左舷方に見る針路を取っていたので、反航船に意識を向けているうちに本件灯浮標も水路の中央を示す標識と思い込んだのかもしれないと本事故後に思った。</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>なし</p> <p>本船は、大畠瀬戸西口に向けて東北東進中、船長が、北方位標識である本件灯浮標を航路の中央を示す標識と思い込み、本件灯浮標の南側を航行したことから、沖ノ離岩付近の浅所に乗り揚げたものと考え</p>

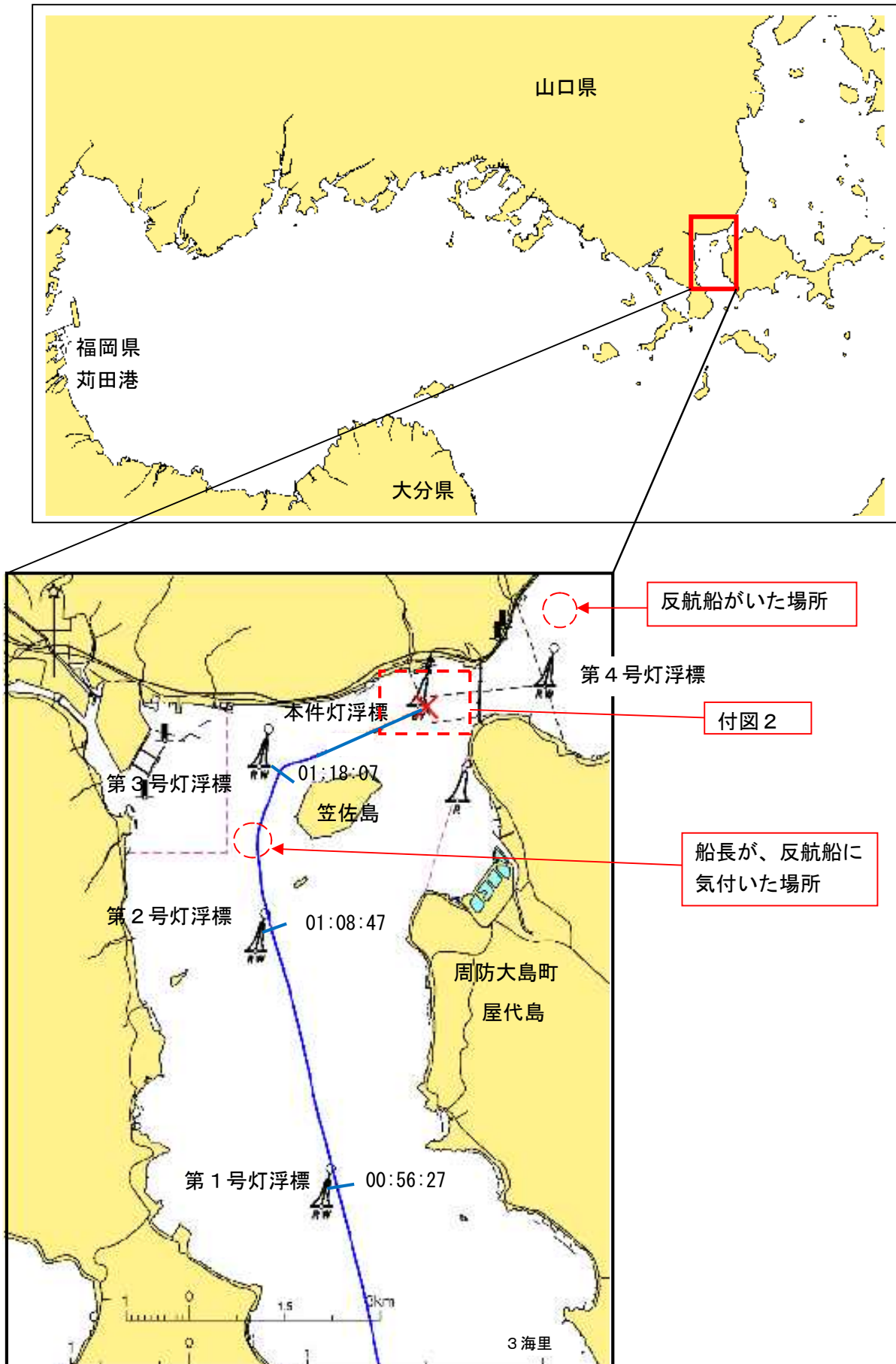
*1 「北方位標識」とは、標識の北側に可航水域があること、標識の南側に岩礁、浅瀬、沈船等の障害物があること、標識の北側に航路の出入口、屈曲点、分岐点又は合流点があることを示す。

*2 「連続急閃白光」とは、一定の光度を持つ1分間に60回の割合の光を一定の間隔で発し、明間の和が暗闇の和より短いもので、白色の灯色のものをいう。

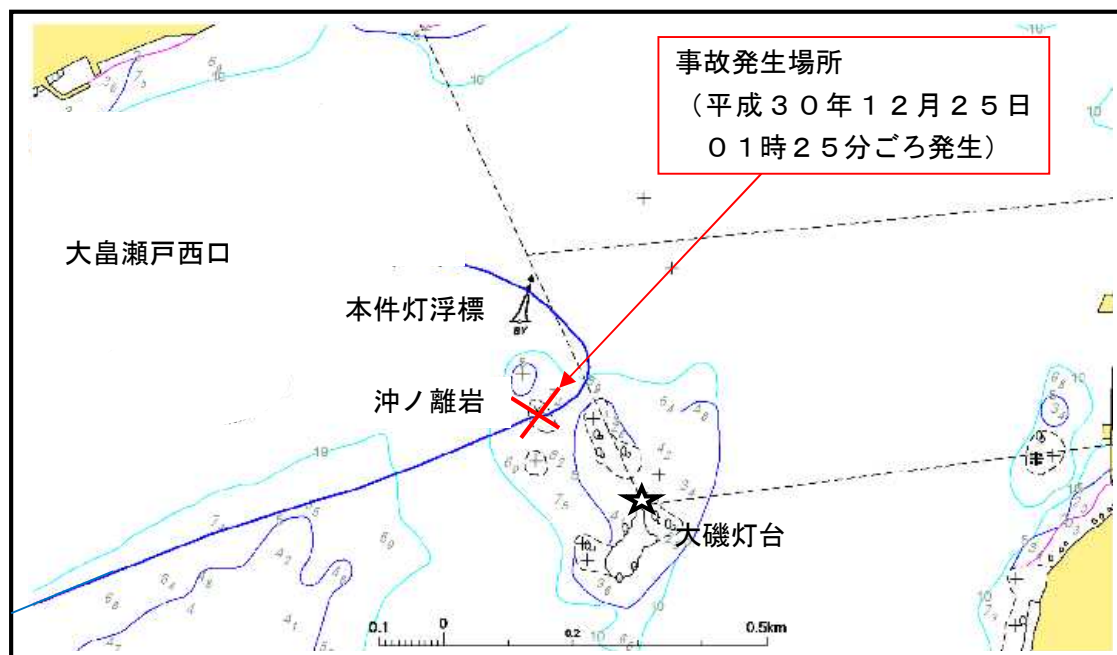
*3 「安全水域標識」とは、標識の周囲に可航水域があり、標識の位置が航路の中央であることを示す。

	<p>られる。</p> <p>船長は、事前に本事故発生海域の灯浮標等の灯質とその意味を灯台表等で確かめたことがなかったことから、本件灯浮標が北方位標識で灯質が連続急閃白光であることを知らなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん第1号灯浮標、第2号灯浮標及び第3号灯浮標を航路の中央を示す灯火として左舷方に見る針路を取っていたことから、反航船に意識を向けているうちに本件灯浮標も航路の中央を示す灯火と思い込んだものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、大島瀬戸西口に向けて東北東進中、船長が、北方位標識である本件灯浮標を航路の中央を示す標識と思い込み、本件灯浮標の南側を航行したため、沖ノ離岩付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船長は、海図、灯台表等を用いて予定航行区域の水路調査を事前に適切に行い、航路標識の意味を理解しておくこと。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大）



付表1 本船のAIS記録（抜粋）

時刻 (時：分：秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
00:50:06	033-52-05.5	132-10-02.2	349.5	11.0
00:56:27	033-53-12.8	132-09-42.7	346.5	10.7
01:08:47	132-09-42.7	132-09-03.7	342.0	10.5
01:11:47	033-55-50.8	132-08-54.4	347.9	9.9
01:18:07	033-56-50.3	132-09-05.9	33.4	8.6
01:19:07	033-56-54.4	132-09-14.9	75.8	9.2
01:20:07	033-56-57.5	132-09-26.5	68.8	10.9
01:21:27	033-57-03.4	132-09-43.0	64.9	11.2
01:22:17	033-57-07.2	132-09-53.2	66.8	11.2
01:23:46	033-57-13.3	132-10-12.1	69.1	11.2
01:24:46	033-57-16.8	132-10-24.9	68.3	12.0
01:25:07	033-57-18.5	132-10-29.8	68.9	11.5
01:25:17	033-57-19.1	132-10-31.4	63.3	9.3
01:26:00	033-57-21.7	132-10-35.1	11.6	6.6
01:26:06	033-57-22.4	132-10-35.0	348.1	7.1
01:26:10	033-57-23.0	132-10-34.6	326.4	7.8
01:26:27	033-57-24.7	033-57-24.7	315.4	9.8

※ 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、対地針路は真方位である。