

船舶事故調査報告書

平成22年9月30日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 根本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年6月26日 04時35分ごろ
発生場所	愛媛県愛南町高茂埼南西方沖 高茂埼灯台から真方位217° 2.1海里（M）付近 （概位 北緯32° 52.8′ 東経132° 27.2′）
事故調査の経過	平成22年7月15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 第八幸伸丸、499トン 136549、有限会社島崎海運 70.23m×13.00m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成12年4月4日
乗組員等に関する情報	船長 男性 43歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成3年9月4日 免状交付年月日 平成18年9月5日 免状有効期間満了日 平成23年9月4日 甲板員 男性 59歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成18年10月19日 免状交付年月日 平成18年10月19日 免状有効期間満了日 平成23年10月18日
死傷者等	なし
損傷	船底に破口を伴う凹損
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、水砕スラグ1,530トン ^{すざま} を積載し、船首喫水約3.65m、船尾喫水約4.63mで、高知県須崎港に向けて豊後水道を南東進した。 船橋当直についた甲板員は、GPSプロッターに表示されていた約140°（真方位、以下同じ。）の計画針路線（以下「原針路」という。）上を航行できるように、GPSプロッターを見ながら航行し、約11.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵により航行した。 甲板員は、愛媛県由良岬 ^{ゆらのみさき} 南西方沖で、行き会い船を避けるために自動操舵のつまみを約2°左に回し、約15分間航行して行き会い船が通過したのち、つまみを約2°右に回して原針路に戻したが、南南西からの強風を右舷側から受けて左方に圧流されていたので、原針路よりも左側を航行することになった。

	<p>甲板員は、高茂埼沖を航行中、GPSプロッターを活用して船位を確認しなかったため、強風により左方に圧流されて、進路が沖ノ磯の南方の水上岩（名称なし）（以下「本件水上岩」という。）の付近に向いていることに気付かず、原針路で本件水上岩の南方を通過することができるものと思い、また、本船が通航を予定していた高知県蒲葵島と鯨巻の間の狭い水道に向いていたので、原針路のまま航行した。</p> <p>本船は、左方に圧流されながら本件水上岩の付近にある暗岩（以下「本件暗岩」という。）に向く進路で航行を続け、平成22年6月26日04時35分ごろ、本件暗岩に乗り揚げ、乗り切った。</p> <p>甲板員は、船底に衝撃を受けたことを感じたが、波によるものだと思って航行を続けた。</p> <p>船室で休息中の機関長は、船底に衝撃を受けたことを不審に思い、船体を点検したところ、スラスタ室に浸水していることに気付き、船長に報告した。</p> <p>報告を受けた船長は、携帯電話で海上保安庁に事故発生を連絡し、最寄りの高知県宿毛港に入港することにした。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 南南西、風速 約10～15m/s、視程 約5M 海象：波高 約2～3m、潮汐 ほぼ高潮時</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>甲板員は、事故発生場所付近の海域を月に2～3回航行しており、この海域を航行する際は、GPSプロッターの計画針路線上を航行するようにしていた。</p> <p>海図W151（豊後水道）によれば、高茂埼には、同埼の南西方1.5M付近に沖ノ磯（水上岩）があり、その南方500m付近に本件水上岩及び本件暗岩が存在していた。</p> <p>甲板員は、船長が海図W151の本件水上岩及び乗り揚げた暗岩付近に赤印を付けていたこと、並びにGPSプロッターに本件水上岩が表示されていたことから、本件水上岩及び乗り揚げた暗岩の存在を知っていた。</p> <p>甲板員は、GPSプロッターに表示されている本件水上岩の南方を通過することができると思い込んでいた。</p> <p>GPSプロッターには、豊後水道を原針路で航行し、本件水上岩を左舷正横（約050°）1.2Mに見る地点付近で、左転して約125°に変針し、蒲葵島と鯨巻の間の狭い水道に向かう計画針路線が表示されていた。</p> <p>甲板員は、ふだんからコンパスで針路を確認することをせず、また、レーダーで船位を確認することはなかった。</p> <p>本船は、事故後、須崎港に向けて航行中、排水作業を行うとともに、転覆や沈没の危険を避けるために積荷の水砕スラグ約900トンを海中に投棄した。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td>本船は、高茂埼南西方沖を南東進中、船橋当直中の甲板員が、GPSプロッターを活用して船位を確認しなかったため、本件暗岩に向かっていることに気付かずに航行し、本件暗岩に乗り揚げた</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	本船は、高茂埼南西方沖を南東進中、船橋当直中の甲板員が、GPSプロッターを活用して船位を確認しなかったため、本件暗岩に向かっていることに気付かずに航行し、本件暗岩に乗り揚げた
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	本船は、高茂埼南西方沖を南東進中、船橋当直中の甲板員が、GPSプロッターを活用して船位を確認しなかったため、本件暗岩に向かっていることに気付かずに航行し、本件暗岩に乗り揚げた								

	<p>ものと考えられる。</p> <p>甲板員は、船長が海図W151の本件水上岩及び暗岩に赤印を付けていたこと、及びGPSプロッターに本件水上岩が表示されていたことから、本件水上岩及び暗岩の存在を知っていたものと考えられる。</p> <p>本船は、風速約10～15m/sの南南西風を右舷側から受けて左方に圧流され、GPSプロッターに表示されていた原針路よりも左側を航行し、本件暗岩に向く進路で航行していたものと考えられる。</p> <p>甲板員は、GPSプロッターに表示されていた本件水上岩の南方を通過することができると思込み、また、原針路が通航を予定している蒲葵島と鯉婆の間の狭い水道に向いていたことから、原針路で航行を続けた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、高茂埼南南西方沖を南東進中、甲板員が、船位を確認しなかったため、本件暗岩に向いていることに気付かずに航行し、本件暗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>
備考	<p>本船は、事故後、GPSプロッターの計画針路線（原針路）を事故前よりも西側に移動し、これまでよりも本件水上岩から離れた針路線とした。</p>