

# 船舶事故調査報告書

平成22年12月16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8月26日 04時03分ごろ
発生場所	愛媛県松山市クダコ島南端付近 クダコ島灯台から真方位196° 250m付近 （概位 北緯33° 58.0′ 東経132° 33.8′）
事故調査の経過	平成22年9月9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 第十八栄福丸 <sup>えいふく</sup> 、199トン 133475、榊本海運有限会社 58.31m×9.60m×5.48m、鋼 ディーゼル機関、625kW、平成4年10月
乗組員等に関する情報	航海士A 男性 69歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和41年8月26日 免状交付年月日 平成21年2月23日 免状有効期間満了日 平成27年1月31日
死傷者等	なし
損傷	船底に凹損及び擦過傷
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、チップ約400tを積載して、船首約2.00m、船尾約3.00mの喫水で、愛媛県四国中央市三島川之江港に向かい、航海士Aが、松山市怒和島の南西方で単独の船橋当直につき、対地速力約10.5ノット（kn）で自動操舵により、クダコ水道南口に向けて航行した。</p> <p>航海士Aは、平成22年8月26日03時53分ごろ、目視とレーダーにより、約1.75海里（M）前方のクダコ島の東西に白灯を表示して漂泊中の漁船を多数視認した。</p> <p>航海士Aは、ふだんから、クダコ水道を北東進するときにはクダコ島の西方を航行していたので、今回も同島西方を通過することにし、クダコ島灯台から216°（真方位、以下同じ。）1.3M付近において、漁船群を避けるため、いつもよりクダコ島に寄った針路約028°とした。</p> <p>航海士Aは、レーダーを1.5Mレンジから0.25Mレンジに切り替え、約0.1M後方にオフセンターとして使用し、いすに腰をかけたまま手動操舵として、GPSプロッターで船位を確認しながら航行した。</p> <p>航海士Aは、クダコ島灯台から230° 900m付近に達したとき、</p>

	<p>クダコ島西方の漁船の数が思っていたよりも多かったので、同島西方を通過するのが困難であると思い、同島の東方を通過することとし、クダコ島灯台の灯光だけを見ながら右転して針路約065°とした。</p> <p>航海士Aは、クダコ島の南端付近に向いていることに気付かずに航行し、同日04時03分ごろ、クダコ島南端付近に乗り揚げた。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 南西約1.5kn</p>								
その他の事項	<p>航海士Aは、海図W1108号（安芸灘及び広島湾）を使用していた。海上保安庁刊行の瀬戸内海水路誌によれば、次のとおりである。</p> <p>クダコ水道は、松山市中島と怒和島との間の水道で、中央にあるクダコ島を挟んで東・西2つの水道に分かれている。東側の部屋ノ瀬戸が主水道であるが、西側の水道も小型船の常用航路となっており、通航量が多い。</p> <p>また、海図等によれば、クダコ島は、南北約350m、東西約280mの無人島で、同島の北東部にクダコ島灯台がある。クダコ島には、夜間、クダコ灯台の灯光のほかには陸上灯火がない。</p>								
分析	<table border="1"> <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>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、多数の漁船が存在するクダコ島西方に向けて北東進中、航海士Aが、漁船群を避けて同島西方を通過することが困難であると思い、クダコ島の南西方で右転して同島東方の部屋ノ瀬戸に向けて変針した際、レーダー等を活用せず、クダコ島灯台の灯光だけを見ながら変針したことから、クダコ島南端に向かう針路となっていることに気付かずに航行し、同島南端に乗り揚げたものと考えられる。</p> </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	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、多数の漁船が存在するクダコ島西方に向けて北東進中、航海士Aが、漁船群を避けて同島西方を通過することが困難であると思い、クダコ島の南西方で右転して同島東方の部屋ノ瀬戸に向けて変針した際、レーダー等を活用せず、クダコ島灯台の灯光だけを見ながら変針したことから、クダコ島南端に向かう針路となっていることに気付かずに航行し、同島南端に乗り揚げたものと考えられる。</p>
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	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、多数の漁船が存在するクダコ島西方に向けて北東進中、航海士Aが、漁船群を避けて同島西方を通過することが困難であると思い、クダコ島の南西方で右転して同島東方の部屋ノ瀬戸に向けて変針した際、レーダー等を活用せず、クダコ島灯台の灯光だけを見ながら変針したことから、クダコ島南端に向かう針路となっていることに気付かずに航行し、同島南端に乗り揚げたものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、多数の漁船が存在するクダコ島西方に向けて北東進中、航海士Aが、クダコ島の南西方で右転して同島東方の部屋ノ瀬戸に向けて変針した際、レーダー等を活用せず、クダコ島灯台の灯光だけを見ながら変針したため、クダコ島南端に向かう針路となっていることに気付かずに航行し、同島南端に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>								