

## 船舶事故調査報告書

平成23年5月26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 石川 敏 行  
委員 根本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年12月7日 00時59分ごろ
発生場所	香川県土庄町豊島東岸沖のカナメ石付近 唐櫃港B防波堤西灯台から真方位122° 1,200m付近 (概位 北緯34° 29.2′ 東経134° 06.5′)
事故調査の経過	平成22年12月7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 松竜丸、490トン 131827、松島海運有限会社 74.28m×11.50m×6.70m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成4年3月3日
乗組員等に関する情報	二等航海士 男性 47歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成21年10月29日 免状交付年月日 平成21年10月29日 免状有効期間満了日 平成26年10月28日
死傷者等	なし
損傷	船底に破口及び凹損
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、石炭約1,200tを積載し、船首約2.90m、船尾約4.30mの喫水で、備讃瀬戸東航路（以下「東航路」という。）を東進し、二等航海士が、単独で船橋当直を行い、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、平成22年12月7日00時45分ごろ、唐櫃港B防波堤西灯台（以下「防波堤灯台」という。）から192°（真方位、以下同じ。）2.5海里（M）付近で、海図に記載されていた予定針路線の約028°の針路（以下「原針路」という。）とし、対地速力約11.8ノット（kn）で豊島とその東方の小豊島の間（以下「豊島東水道」という。）に向けて航行した。 二等航海士は、00時54分ごろ、防波堤灯台から138° 1,600m付近の豊島東水道南口に差し掛かったころ、右舷船首2.9M付近に同水道北口に向けて南西進する反航船の灯火を初めて視認した。 二等航海士は、豊島東水道の中央を航行し、00時57分ごろ同水道の最狭部を航行中、右舷船首1.9M付近となった反航船と、同水道を通過したのちに右舷を対して近距離で通過する態勢であったので、同船との通過

	<p>距離を広げようとして左舵約5°をとって左転を始めた。</p> <p>二等航海士は、レーダーやGPSプロッターで船位を確認していなかったため、予定針路線から大きく離れて豊島東岸沖の浅瀬に接近していることに気付かずに左転を続け、船首方位が約016°になった頃、原針路に復帰するため右舵約5°をとって右転を始めた。</p> <p>本船は、右転を始めて間もなく、00時59分ごろ、船首方位が約030°となったとき、防波堤灯台から122°1,200m付近において、豊島東岸沖のカナメ石（水上岩）付近の岩場に乗り揚げた。</p> <p>本船は、翌8日12時36分ごろタグボートの支援を得て離礁した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期、潮流 約1.0knの南流、潮高 約1.0m</p>								
その他の事項	<p>二等航海士は、東航路第1号灯浮標付近で00時からの船橋当直につき、レーダーを作動させていたが、自動衝突予防援助装置（ARPA）は使用していなかった。</p> <p>豊島東水道最狭部の可航幅は、約500mであり、カナメ石は本船の予定針路線の西方約300mに存在していた。</p> <p>二等航海士は、夜間に豊島東水道を航行するのは初めてであり、豊島東岸沖に浅瀬があることを知っていたが、正確な位置などは知らなかった。</p> <p>本船と反航船との距離は、本事故発生時、1M以上離れていた。</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、豊島東水道を北北東進中、二等航海士が、反航船との通過距離を広げようとして左転した際、通過距離を広げることに意識を集中し、レーダーやGPSプロッターで船位を確認していなかったことから、豊島東岸沖の浅瀬に接近していることに気付かずに航行し、同浅瀬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、豊島東水道を北北東進中、二等航海士が、反航船との通過距離を広げようとして左転した際、通過距離を広げることに意識を集中し、レーダーやGPSプロッターで船位を確認していなかったことから、豊島東岸沖の浅瀬に接近していることに気付かずに航行し、同浅瀬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、豊島東水道を北北東進中、二等航海士が、反航船との通過距離を広げようとして左転した際、通過距離を広げることに意識を集中し、レーダーやGPSプロッターで船位を確認していなかったことから、豊島東岸沖の浅瀬に接近していることに気付かずに航行し、同浅瀬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、豊島東水道を北北東進中、二等航海士が、反航船との通過距離を広げようとして左転した際、通過距離を広げることに意識を集中し、レーダーやGPSプロッターで船位を確認していなかったため、豊島東岸沖の浅瀬に接近していることに気付かずに航行し、同浅瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>								