

## 船舶事故調査報告書

平成24年5月10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 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年1月27日 18時50分ごろ
発生場所	福岡県福岡市玄界島西南西方沖 福岡県糸島市所在の灯台瀬灯標から真方位144°200m付近 （概位 北緯33°39.2′ 東経130°07.2′）
事故調査の経過	平成23年4月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 第五 <sup>たつ</sup> 辰丸、497トン 133593、有限会社希幸海運 76.56m×12.00m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成5年7月
乗組員等に関する情報	一等航海士 男性 57歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成5年12月16日 免状交付年月日 平成20年2月6日 免状有効期間満了日 平成25年3月10日
死傷者等	なし
損傷	左舷船尾船底外板に凹損、プロペラ翼に曲損
事故の経過	<p>本船は、船長、一等航海士ほか2人が乗り組み、鋼材約1,230tを積載し、一等航海士が単独の船橋当直に就き、船首約3.03m、船尾約4.53mの喫水をもって、約10.1ノットの速力で自動操舵により玄界島西方沖を南西進していた。</p> <p>一等航海士は、平成23年1月27日18時30分ごろ、左舷船首方及び正船首方約1.5～2海里（M）のところと同航する2隻の漁船を認め、自動操舵で右に約10°変針した。</p> <p>一等航海士は、2隻の漁船を避航したのち、約20M範囲の小縮尺表示としていたGPSプロッターで船位を確認し、GPSプロッターに入力された予定針路線の北側を航行中であったが、同針路線から大きく離れていなかったため、同じ針路で灯台瀬灯標の灯光（群閃白光、毎5秒に2閃光、灯高13m）を右舷船首方に見ながら航行を続けた。</p> <p>一等航海士は、乗り揚げる約2～3分前に灯台瀬灯標に接近し過ぎていると感じ、左に約10°変針して航行中、本船が18時50分ごろ灯台瀬に乗り揚げて擦過した。</p> <p>船長は、船体に衝撃を感じて昇橋し、直ちに機関を停止して点検を行い、浸水などはなかったことから航行を続け、熊本県宇城市三角港に入港</p>

	した。								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約88cm（唐津港）</p> <p>日没時刻：17時51分ごろ</p>								
その他の事項	<p>一等航海士は、灯台瀬の存在を知っており、灯台瀬灯標はGPSプロッターに表示されていた。</p> <p>一等航海士は、レーダーを3Mレンジで使用していたが、主としてGPSプロッターにより船位を確認していた。</p> <p>海図W1228（玄界灘）によれば、灯台瀬には、灯台瀬灯標が設置された水上岩及びその南側約300mにわたって広がる浅瀬があり、浅瀬には水深4.3mの記載がある。</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、玄界島西南西方沖を南西進中、一等航海士が、前方の漁船を避航するために変針したのち、小縮尺の表示としたGPSプロッターにより船位を確認したものの、GPSプロッターの表示を拡大するなどして船位の確認を適切に行っていなかったことから、灯台瀬に向かう針路となっていることに気付かずに航行し、灯台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、玄界島西南西方沖を南西進中、一等航海士が、前方の漁船を避航するために変針したのち、小縮尺の表示としたGPSプロッターにより船位を確認したものの、GPSプロッターの表示を拡大するなどして船位の確認を適切に行っていなかったことから、灯台瀬に向かう針路となっていることに気付かずに航行し、灯台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、玄界島西南西方沖を南西進中、一等航海士が、前方の漁船を避航するために変針したのち、小縮尺の表示としたGPSプロッターにより船位を確認したものの、GPSプロッターの表示を拡大するなどして船位の確認を適切に行っていなかったことから、灯台瀬に向かう針路となっていることに気付かずに航行し、灯台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、玄界島西南西方沖を南西進中、一等航海士が、船位の確認を適切に行っていなかったため、灯台瀬に向かう針路となっていることに気付かずに航行し、灯台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>								
参考	<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>・GPSプロッターを活用するときは、航行海域の状況に応じて適切な表示範囲に切り替えること。</li> </ul>								