

船舶事故調査報告書

平成26年10月9日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成26年4月2日 12時30分ごろ
発生場所	福岡県宗像市地ノ島南東方沖 宗像市所在の鐘崎港西防波堤灯台から真方位307° 1,540m 付近 (概位 北緯33° 53.4' 東経130° 30.8')
事故調査の経過	平成26年4月11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	押船 第五なるしお丸、19トン 270-41051福岡、吉浦海運株式会社 14.00m (Lr) × 5.40m × 1.95m、鋼 ディーゼル機関2基、1,117.96kW (合計)、平成7年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 30歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年7月9日 免許証交付日 平成24年7月13日 (平成29年7月12日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	右舷船首船底外板及び両舷船尾骨材角部に凹損、両舷プロペラに欠損及び曲損、両舷プロペラ軸に曲損
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、宗像市鐘ノ岬と地ノ島の間を通航しようとし、船首約1.2m、船尾約2.1mの喫水により、宗像市神湊浦沖を約7.3ノットの対地速力で手動操舵によって北東進していた。 船長は、GPSプロッターを見ながら航行していたが、福岡県福岡市博多港沖で等深線が表示されなくなったことに気付き、目視で水深の変化を判断しようとしていた。 船長は、鐘ノ岬と地ノ島の水域に近づくにしが、徐々に海水の色が薄くなっている気がしたので、乗揚の不安を感じ、両舷主機を前進から後進に変えて本船を停止しようとしたが、前進が止まらず、船底が擦れているような音及び振動があり、本船が、平成26年

	<p>4月2日12時30分ごろ地ノ島南東方の浅所の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、後進を続けたが、離礁できなかつたので、主機を中立にし、会社及び海上保安庁に連絡した。</p> <p>本船は、3日10時30分ごろ船舶所有者が手配したサルベージ会社が離礁させ、引船にえい航され、福岡県北九州市戸畑区に到着した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約123cm</p> <p>(福岡県遠賀郡柏原漁港)</p>
その他の事項	<p>本船は、操舵室の上に第二操舵室があり、船長は第二操舵室で操船していた。</p> <p>船長は、本事故発生海域（以下「本件海域」という。）を3回通った経験があつたが、自分で操船して通航するのは初めてだった。</p> <p>本船には、本件海域を含んだ海図が備えられていたが、船長は、延べ日数で10日間ほどしか本船に乗船しておらず、下の操舵室に海図があることを知らなかつた。</p> <p>船長は、GPSプロッターがあるので、本件海域の調査は必要ないと考えていた。</p> <p>本船は、長崎県佐世保市江迎港沖^{えむかえ}での作業を終えて回航中であり、搭載されていたGPSプロッターでは、運航者側が準備した九州西部用の‘海岸線データカード’（以下「DC」という。）を使用しており、船長は、等深線が表示されなくなつたので、本船に備えられていたDCを九州北部用だと思い、九州西部用DCと入れ替えたが、等深線が表示されず、再度、九州西部用DCに入れ替えた。</p> <p>本船に備えられていたDCは瀬戸内海用であつた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、鐘ノ岬と地ノ島の間を通航しようとし、神湊浦沖を北東進中、船長が、海水の色が薄くなつていることにより、乗揚の不安を感じ、本船を停止しようとしたが、前進が止まらなかつたことから、地ノ島南東方の浅所の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターの等深線で水深を見ていたが、宗像市沿岸のデータの入つたDCを持っていなかったことから、等深線が表示されず、浅所を把握できなかつたものと推定される。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、鐘ノ岬と地ノ島の間を通航しようとし、神湊浦沖を北東進中、船長が、海水の色が薄くなつていることにより、乗揚の不安を感じ、本船を停止しようとしたが、前進が止まらなかつた</p>

	<p>め、地ノ島南東方の浅所の岩場に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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、安全な航海を行うため、出港前に海図等によって予定航路の調査を行い、適切な針路を設定しておくこと。 ・ 海域別にデータを入れ替えるタイプのGPSプロッターを使用する場合は、航行する海域用のデータを準備し、適切に入れ替えて使用すること。

付図1 事故発生経過概略図

