

船舶事故調査報告書

平成26年7月17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25年11月25日 12時30分ごろ
発生場所	徳島県阿南市 橘 港東方沖の浅所 阿南市所在の刈又埼灯台から真方位320° 1.35海里（M）付近 （概位 北緯33° 51.7′ 東経134° 42.1′）
事故調査の経過	平成25年11月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	A 押船 松翔丸、138トン 132442、松栄株式会社 27.50m×10.50m×6.50m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成7年5月22日 B バージ 松翔、3,185トン なし、松栄株式会社 86.90m×18.80m×9.05m、鋼 機関なし、平成7年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 58歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年3月27日 免状交付年月日 平成23年6月1日 免状有効期間満了日 平成28年8月23日
死傷者等	なし
損傷	A なし B 船首船底部に破口及び凹損、船底外板に亀裂、凹損及び擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、B船の船尾に船首部を結合して全長約100mの押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、船長Aが単独で船橋当直に就き、高知県室戸市室戸岬北東方沖を約8ノットの対地速力で自動操舵により、北東進していた。 船長Aは、平成25年11月25日08時30分ごろ波高が3mを超えるようになったので、予定していた航行を諦め、10時30分ごろ橘港内の錨地に避泊することにし、昇橋した航海士Aを操舵に当た

らせ、12時00分ごろ徳島県阿南市伊島^{いしま}の東方沖を北進した。

船長Aは、1号レーダー後方の椅子に腰を掛け、3MレンジとしたGPSプロッターに表示された20m等深線を見ながら、徳島県阿南市飛島^{とび}と同市裸島^{はだか}との間の水路（以下「本件水路」という。）に向けて左に変針し、右舷船首方の浅瀬に砕ける白波に注意しながら、GPSプロッターを1.5Mレンジに切り換え、間もなく減速するつもりで西進中、12時30分ごろ飛島西方沖の浅所に乗り揚げた。

船長Aは、衝撃を感じ、A船押船列が停止したことから、乗り揚げたことを知り、約30分間、機関を後進として離礁しようとしたものの、離礁できなかつたので、船舶所有会社及び海上保安部に通報した。

A船押船列は、26日にタグボートの支援によって満潮時に離礁を試みても、離礁できなかつたので、26日夕刻に接舷した瀬取り船に貨物の一部を積み換えたところ、26日夜に船体が浮上して離礁し、橘浦に錨泊した。

B船は、応急処置を行った後、広島県呉市^{くれ}の造船所において、仮の修理を行った。

（付図1 推定航行経路図 参照）

気象・海象

- (1) 気象
- ① 乗組員の観測値
 天気 雨、風向 南、風力 6、視程 約300m
- ② 気象観測値
 a 本事故発生場所の南東方約2.4km 付近に位置する蒲生田^{かもだ}地域気象観測所による本事故当時の観測値は、次のとおりであった。

時刻 (時:分)	降水量 (mm)	10分間平均		最大瞬間		気温 (°C)
		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	
12:00	1.0	East	8.5	ESE	19.5	18.0
12:10	0.5	East	9.7	East	19.8	17.8
12:20	1.5	ESE	10.6	ESE	24.7	17.8
12:30	3.5	East	10.5	ESE	26.2	17.7

- b 海上警報の発表状況
- 高松地方気象台では、11月23日23時35分瀬戸内海に海上風警報を、24日05時35分瀬戸内海及び四国沖北部に海上強風警報を、24日11時35分紀伊水道において、今後24時間以内に南の風で最大風速が25m/s以上に達する旨をそれぞれ発表しており、本事故当ても継続中であつた。

- (2) 海象
 潮汐 下げ潮の初期、潮高 約130cm

その他の事項

船長Aは、平成23年にA船の船舶所有会社へ入社し、A船及びガット船の一等航海士又は代理船長として乗り組み、高知県須崎市須崎港と京浜港横浜区との間を往復する運航などに従事しており、平成25年7月からA船に船長として乗り組んでいた。

B船は、船首部にジブクレーンを、その後方に船倉1個をそれぞれ備えたバージであり、本事故当時、採石約5,500tを積載しており、喫水が船首約6.1m、船尾約5.9mであった。

船長Aは、ふだん、室戸岬から和歌山県串本町潮岬^{しほの}に向かう際、室戸岬から北東進し、伊島南方約20M付近から東進した後、南東進し、潮岬南方1M付近を通過していた。

船長Aは、11月24日22時40分ごろ出港する際、気象及び海象の情報を収集し、波高が約3mとの予想であったので、何とか航行できるものと思い、出港した。

安全管理規程（平成18年11月1日）に基づく運航基準には、次のような記載がある。

第2章 運航の中止（抜粋）

（目的港への発航の中止）

2 船長は、目的港への発航前において、航行中に遭遇する気象・海象（視程を除く。）が次に掲げる条件のいずれかに達するおそれがあると認めるときは、目的港への発航を中止しなければならない。

(1) 風速が15m/s以上の時

(2) 波高が2.5m以上の時

船長Aは、これまでに避泊した経験を有する和歌山県由良港外又は避泊の経験がないものの、橋港に避泊することを検討し、気象情報がより入手しやすい橋港に避泊することにした。

A船には、廃版となった海図第1104号（橋港及付近）及び瀬戸内海水路誌を保有していたが、橋港へ接近する針路法を確認しておらず、本件水路を通過して錨地に接近することにした。

船長Aは、A船押船列の喫水が約6mなので、GPSプロッターにより、20m等深線に注意を払いながら航行すれば、予定の錨地まで安全に接近できると考えていた。

瀬戸内海水路誌には、次のような記載がある。

針路法

北方から入港する場合は、ウルメ島を223°に見て接近し、舟磯灯標（33°53.5′N 134°42.4′E）を右正横に見たならば245°に変針して小勝島頂に向首する。さらにウルメ島を左正横後適宜入港する。

東方から入港する場合は、舟磯灯標を270°に見て接近し、浦口南方の刈又埼灯台（33°50.7′N 134°43.2′E）を左正横に見て242°に変針し、以後は北方から入港する場合の針路法

	に従って入港する。
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	あり なし あり A船押船列は、橘港内の錨地に避泊しようとして飛島北西方沖を西進中、船長Aが、橘港への入港針路法を調査していなかったことから、1.5MレンジとしたGPSプロッターに表示された20m等深線を見ながら航行すれば、予定の錨地まで安全に接近できるものと思ひ、本件水路を航行し、浅所に乗り揚げたものと考えられる。
原因	本事故は、A船押船列が、橘港内の錨地に避泊しようとして飛島北西方沖を西進中、船長Aが、橘港への入港針路法を調査していなかったため、1.5MレンジとしたGPSプロッターに表示された20m等深線を見ながら航行すれば、予定の錨地まで安全に接近できるものと思ひ、本件水路を航行し、浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。
参考	船長Aは、本事故後、運航基準を遵守し、気象状況によっては、発航を中止することにしたほか、避泊地に接近するに当たっては、事前に水路状況の調査を行うことにした。 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。 <ul style="list-style-type: none"> ・発航する際は、気象情報を十分に確認し、運航基準及び^{たん}堪航性を考慮した上、発航の可否を判断すること。 ・荒天が予想される場合には、予備を含め、避泊地を十分に検討しておくこと。 ・経験のない避泊地に接近する場合には、最新の水路図誌類を使用して事前に水路状況の調査を十分に行い、推薦された針路法に従って航行すること。 ・GPSプロッターによる船位のみを頼りに錨地に接近しないこと。

付図1 推定航行経路図

