

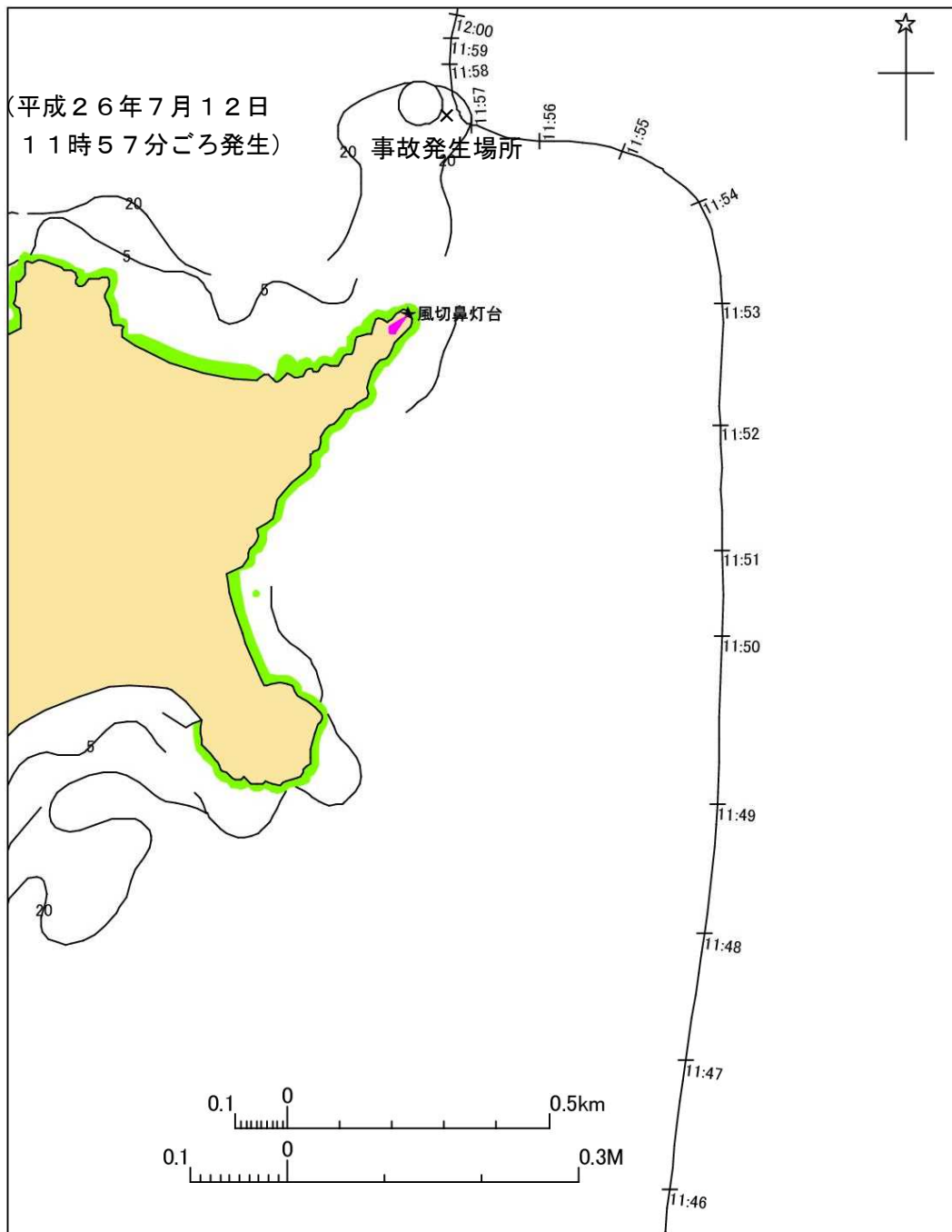
船舶事故調査報告書

平成27年2月19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

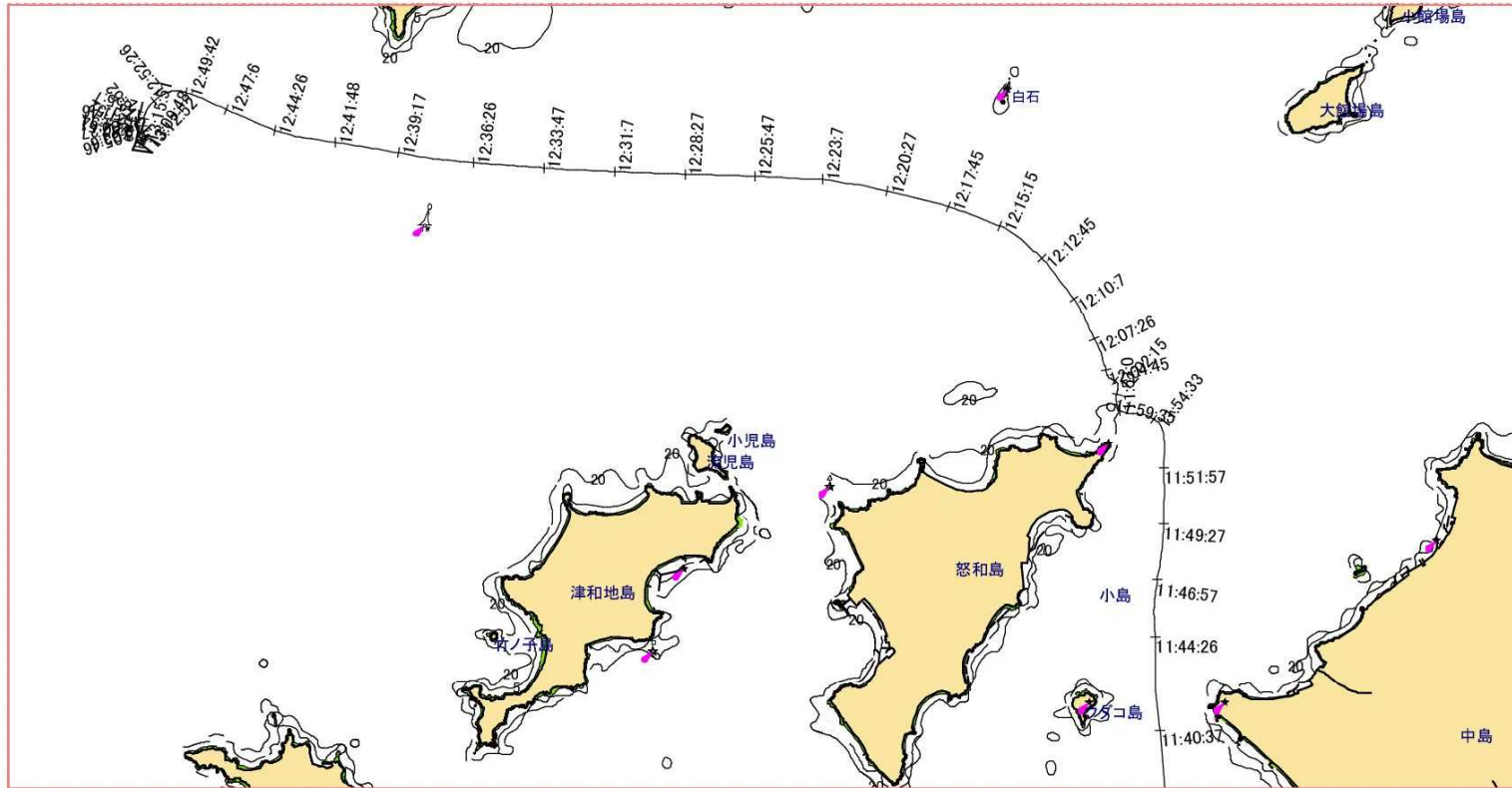
事故種類	乗揚
発生日時	平成26年7月12日 11時57分ごろ
発生場所	愛媛県松山市怒和島北東岸沖 松山市所在の風切鼻灯台から真方位005° 350m付近 （概位 北緯33° 59.9′ 東経132° 34.0′）
事故調査の経過	平成26年7月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	貨物船 ^{リョウガ} RYOGA（パナマ共和国籍）、15,302トン 9487598（IMO番号）、GREATSAIL SHIPPING S.A. 158.15m×24.00m×13.80m、鋼 ディーゼル機関、5,180kW、2011年5月16日
乗組員等に関する情報	船長（フィリピン共和国籍） 男性 39歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2013年9月5日 （2016年12月31日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首船底に亀裂
事故の経過	<p>本船は、船長ほか19人（フィリピン共和国籍）が乗り組み、船長が操船指揮を執り、二等航海士、三等航海士及び甲板員を見張りに、操舵手を手動操舵にそれぞれ就け、怒和島東方沖を広島県大竹市大竹港に向けて北進した。</p> <p>船長は、平成26年7月12日11時45分ごろ、約8.1ノット（kn）の対地速力で北進中、見張りに当たっていた二等航海士から左舷船首方に潜水艦を認めたとの報告を受け、左舷船首方約2.5海里の怒和島北方沖に同艦を認めた。</p> <p>船長は、少し減速して潜水艦の動向を確認しようとしながら航行中、11時53分ごろ、潜水艦の動向を把握できなかったため、予定していた変針場所の手前であったが、操舵手に左舵15°を指示し、その舵角を維持して左転を続け、浮上航行中の潜水艦を右舷側に約100m離して通過後、右舵を取ろうとしたところ、11時57分ごろ、本船は、怒和島北東岸沖の浅所に乗り揚げて通過した。</p>

	<p>船長は、乗組員に船体の点検を命じ、乗揚後も航行を続けていたところ、左舷側に船体が傾いたことから、海上保安庁に本事故の通報を行った後、山口県岩国市柱島^{はしら}東方沖に錨泊した。</p> <p>本船は、錨泊中に船首船底部に浸水が確認されたが、応急修理され、後日、造船所に入渠した。</p> <p>(付図1 推定航行経路図1、付図2 推定航行経路図2、附表1 AIS記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>本船は、石炭約24,100tを積載し、喫水が船首尾共に約9.9mであった。</p> <p>本船は、福山港に入港する予定であったが、台風8号の接近により、大竹港に急きょ入港することになった。</p> <p>船長は、大竹港への入港は初めてであったが、海図に予定針路線を記入しており、乗り揚げた浅所を知っていた。</p> <p>三等航海士は、船長の指示を受けて無線で潜水艦を呼び出したが、応答がなかった。</p> <p>本船は、汽笛の吹鳴を行わなかった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 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、怒和島東方沖を北進中、船長が、左舷船首方に潜水艦を認め、予定していた変針場所の手前で左転を続けていたことから、怒和島北東岸沖に拮延した浅所に向けて航行することとなり、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、潜水艦の動向を把握できなかったことから、予定していた変針場所の手前で左転したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、怒和島東方沖を北進中、船長が、左舷船首方に潜水艦を認め、予定していた変針場所の手前で左転を続けていたため、怒和島北東岸沖に拮延した浅所に向けて航行することとなり、同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。</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"> ・他船の動静が把握できないときには、コンパス方位の変化を確かめるとともに、十分余裕のある時期に大幅に減速するなどの動作をとること。

付図1 推定航行経路図1



付図2 推定航行経路図2



付表1 A I S記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
11:45:16	33-58-38.9	132-34-18.0	006	357.4	8.1
11:46:07	33-58-45.5	132-34-18.3	010	006.2	7.9
11:47:07	33-58-53.5	132-34-19.5	010	007.9	7.9
11:48:07	33-59-01.4	132-34-20.9	007	008.1	7.9
11:49:06	33-59-09.3	132-34-21.9	001	002.7	7.9
11:50:26	33-59-19.7	132-34-22.2	357	002.5	7.8
11:51:06	33-59-25.1	132-34-22.3	355	358.9	7.7
11:51:35	33-59-28.8	132-34-22.1	355	358.5	7.7
11:52:06	33-59-32.8	132-34-22.1	355	357.5	7.6
11:52:46	33-59-37.8	132-34-22.2	351	002.9	7.6
11:53:06	33-59-40.4	132-34-22.2	345	358.3	7.5
11:53:29	33-59-43.2	132-34-21.9	334	353.3	7.2
11:54:03	33-59-46.7	132-34-20.4	312	331.5	6.2
11:54:33	33-59-48.6	132-34-18.0	300	307.5	5.5
11:55:06	33-59-49.9	132-34-14.8	291	290.5	5.1
11:55:35	33-59-50.3	132-34-11.9	288	277.8	5.2
11:56:07	33-59-50.5	132-34-08.6	291	272.0	5.4
11:56:29	33-59-50.7	132-34-06.1	300	278.9	5.4
11:57:00	33-59-51.4	132-34-03.6	314	275.7	3.0
11:57:29	33-59-52.2	132-34-02.7	327	329.7	2.5
11:57:56	33-59-53.3	132-34-02.2	333	340.1	2.5
11:58:45	33-59-55.2	132-34-01.9	337	357.9	2.3

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。