

船舶事故調査報告書

平成27年4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

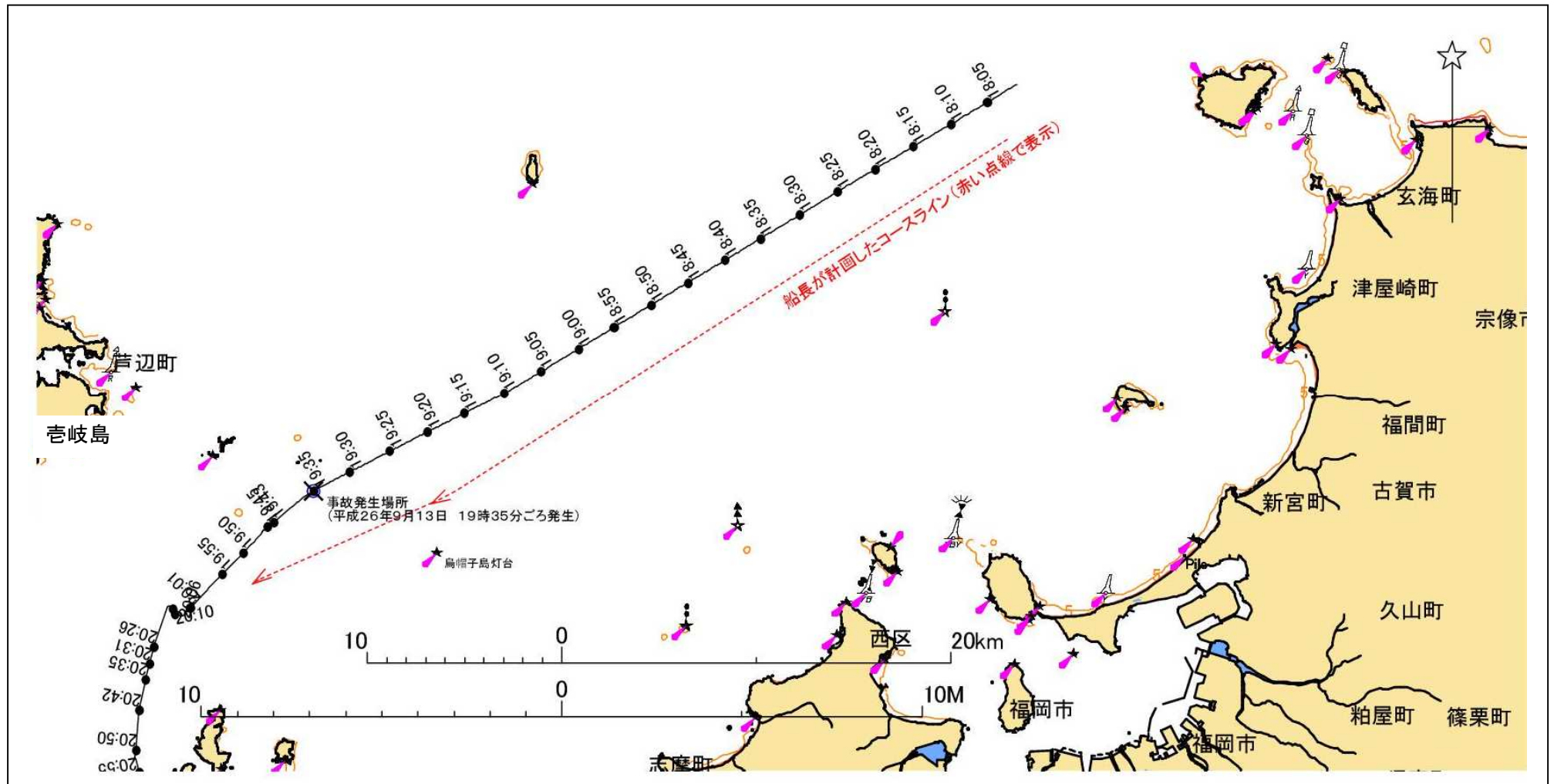
委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成26年9月13日 19時35分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市壱岐島南東方沖のガブ瀬 烏帽子島灯台から真方位297° 3.84海里（M）付近 （概位 北緯33° 43.11′ 東経129° 54.80′）
事故調査の経過	平成26年9月16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 第十六栄幸丸、749トン 140271、合資会社丸宮海運商会（船舶管理人） 90.00m×13.40m×7.26m、鋼 ディーゼル機関、2,647kW、平成17年11月15日
乗組員等に関する情報	船長 男性 67歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成5年12月24日 免状交付年月日 平成25年5月13日 免状有効期間満了日 平成30年12月23日 航海士A 男性 59歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成3年7月4日 免状交付年月日 平成23年4月21日 免状有効期間満了日 平成28年7月3日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に亀裂、凹損及び擦過傷、機関室及びバラストタンクに浸水
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか4人が乗り組み、石炭約1,783tを積み、船首約3.11m、船尾約4.54mの喫水で、熊本県八代市八代港に向け、九州北西岸に沿って航行していた。 航海士Aは、平成26年9月13日16時40分ごろ、昇橋して前直者から船長が設定したコースラインの説明を受け、船橋当直を引き継いだ。 航海士Aは、福岡県宗像市所在の筑前大島灯台の北方約1M沖に設定した予定変針場所付近に漁船が数隻見えたので、同漁船を避けるた

	<p>めに針路を北寄りに転じ、筑前大島灯台の北方約2.3M付近で針路を海図に記載された239°（真方位、以下同じ。）に転じ、自動操舵により約14.5ノット（kn）の対地速力で航行した。</p> <p>航海士Aは、計画コースライン上を航行していると思い、船位を確認せず、次の変針点が烏帽子島灯台の北方沖約1.25M地点で247°に変針する計画であったので、烏帽子島灯台を目測し、段階的に変針してショートカットしようと思い、19時10分ごろ、242°に変針した。</p> <p>航海士Aは、レーダーを主に2Mレンジで使用し、烏帽子島灯台を目測で確認しながら航行していたところ、19時35分ごろ、船底に衝撃を感じた。</p> <p>船長は、船底からの衝撃を自室で感じ、直ちに昇橋し、レーダーを4Mレンジに変更したところ、壱岐島の南東方にある平瀬が映ったので、本船がガブ瀬に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、遠隔操縦レバーを微速力前進に落とし、損傷状況の調査をしたところ、船底バラスタタンク及び機関室の浸水が確認され、機関室の船外排水を行いながら、航行を続ける一方、会社及び海上保安庁に連絡した。</p> <p>本船は、唐津市唐津港港外に錨泊し、サルベージ会社による船底損傷部の調査及び応急処置が行われ、運輸局から臨時変更証を受給し、八代港で荷揚げを行った後、広島県尾道市所在の造船所で修理された。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 AIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2m、潮汐 上げ潮の初期</p> <p>壱岐地方には、本事故時、強風、波浪注意報が発表されており、壱岐市石田町では、19時30分ごろに最大瞬間風速12.9m/sを記録した。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の当直体制は、通常は甲板部3人で、4時間単独当直であるが、本事故時は船長見習いとして1人多く乗船していたので、3時間単独当直体制であった。</p> <p>本船の当直交代は規定時より約20分早く交代することが常であった。</p> <p>航海士Aは、平成19年から本船に乗船し、十分な運航経験を有しており、今回の航路を通航したのは2回目であったが、壱岐島南東沖に暗礁域があることは知っていた。</p> <p>海図W1228（玄界灘）によるとガブ瀬の水深は、2.2mである。</p> <p>コースラインは、船長が計画して海図に記入していたが、GPSプロッターには入力されていなかった。</p>

<p>分析</p> <p>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>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、壱岐島南東沖を西南西進中、単独当直していた航海士 A が、計画コースライン上を航行していると思い、船位を確認しないで航行を続けたことから、壱岐島南東沖のガブ瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、船長が設定したコースラインから北方へ約 1.3 M 外れて航行していることを失念し、コースライン上を航行していると思い、船位を確認しなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、壱岐島南東沖を西南西進中、単独当直していた航海士 A が、計画コースライン上を航行していると思い、船位を確認しないで航行を続けたため、壱岐島南東沖のガブ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>
<p>参考</p>	<p>本事故後、会社及び乗組員は再発防止策として、以下のようなことを講じるとともに、GPS 及びレーダーのアラームを 20 分ごとに鳴るように設定し、その度に自船の位置を確認することとし、所属船舶に周知した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船長は、コースライン設定後、書面で危険区域、注意事項を乗組員に周知する。 ・前直者は、交代時、船位を次直者に伝え、船長指示書の申し送りを行い、次直者が船長指示書に署名する。 <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"> ・当直者は、コンパス、GPS プロッター及びレーダーを使用し、船首方位、船位、対地針路等を適宜確認すること。

付図1 航行経路図



付表1 AIS記録(抜粋)

(平成26年9月13日18時50分08秒~19時46分57秒)

時刻 (時:分:秒)	対地速力 (kn)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	船首方位 (°)
18:50:08	14.0	33-48-17.8	130-06-05.7	242	239
18:55:08	14.3	33-47-41.0	130-04-52.8	236	239
19:00:08	14.5	33-47-03.8	130-03-39.8	237	237
19:04:08	14.5	33-46-33.9	130-02-40.5	239	238
19:10:21	14.8	33-45-47.9	130-01-09.2	239	245
19:14:07	14.2	33-45-23.9	130-00-10.8	240	243
19:20:07	14.3	33-44-45.3	129-58-39.1	245	242
19:22:08	14.3	33-44-32.4	129-58-09.1	243	245
19:26:08	14.5	33-44-06.0	129-57-07.9	243	242
19:28:08	14.4	33-43-52.8	129-56-37.4	242	243
19:30:21	14.3	33-43-38.4	129-56-03.6	243	243
19:31:08	14.4	33-43-33.5	129-55-51.9	242	244
19:32:08	14.3	33-43-27.1	129-55-36.7	242	242
19:33:08	14.1	33-43-20.6	129-55-21.7	244	242
19:34:20	14.5	33-43-12.3	129-55-02.7	243	244
19:35:08	14.4	33-43-07.0	129-54-50.5	241	240
19:37:08	10.5	33-42-56.3	129-54-30.9	228	229
19:39:08	9.8	33-42-43.1	129-54-12.6	232	229
19:43:57	9.5	33-42-14.0	129-53-30.3	230	233
19:45:15	9.5	33-42-06.3	129-53-18.6	232	228
19:46:57	9.3	33-41-55.0	129-53-05.7	222	221

(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。