

船舶事故等調査報告書

平成26年12月18日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014神第38号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成26年1月17日 11時15分ごろ
発生場所	高知県宿毛市の長崎鼻西方沖 宿毛市所在の土佐長崎鼻灯台から真方位274°630m付近 (概位 北緯32°53.8′ 東経132°41.9′)
事故等調査の経過	平成26年3月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	貨物船 第五十八親力丸、1,357トン
船舶番号、船舶所有者等	128518、親力海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級海技士（航海） 一等航海士、五級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	船首船底に擦過傷、両舷ビルジキール及びプロペラ翼に曲損
事故等の経過	<p>本船は、船長及び一等航海士ほか5人が乗り組み、船首が約4.2m、船尾が約5.8mの喫水により、揚げ地の変更によって初めて着岸することとなった宿毛市の岸壁に向け、船長及び一等航海士が共に在橋して操船に当たり、長崎鼻西方沖を約3ノットの対地速力で南進していた。</p> <p>一等航海士は、本船の離着岸時の操船等を船舶所有者から任されており、本船には宿毛市付近の詳細な海図を備えていなかったが、近くまで行けば着岸できるものと思っていた。</p> <p>一等航海士は、左舷側の長崎鼻付近に浅瀬があることに気付いたものの、前方に2つの浮標を認め、その浮標が航路を示すものであり、浮標の間を航行すれば安全に航行できると思って航行していたところ、平成26年1月17日11時15分ごろ長崎鼻から西方に広がる浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、機関を後進として離礁を試みたものの、離礁せず、搭載していた交通艇により、右舷船尾のアンカーを本船の西方に投錨し、潮位が上昇した後にアンカーを巻き上げながら後進し、離礁して水深の深い場所に投錨した。</p> <p>本船は、水先類似行為者を依頼し、宿毛市の岸壁に着岸した。</p>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の末期、潮高 約0.9m
その他の事項	長崎鼻西方沖には、航路は設定されていなかった。

<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、長崎鼻西方沖を南進中、一等航海士が、付近の水路情報を知らなかったため、長崎鼻付近に浅瀬があることに気付いたものの、前方に2つの浮標を認め、その浮標が航路を示すものであり、浮標の間を航行すれば安全に航行できると思って航行したことから、長崎鼻から西方に広がる浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>一等航海士は、本船に宿毛市付近の詳細な海図が備えられていなかったため、浅瀬の拡張状況、可航水路所在等の水路情報について知らなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、長崎鼻西方沖を南進中、一等航海士が、付近の水路情報を知らなかったため、長崎鼻付近に浅瀬があることに気付いたものの、前方に2つの浮標を認め、その浮標が航路を示すものであり、浮標の間を航行すれば安全に航行できると思って航行したため、長崎鼻から西方に広がる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>
<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"> ・初めての海域を航行する際には、事前に海図等を入手し、十分な水路調査を行ってから航行すること。