

船舶事故調査報告書

平成30年10月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委 員 佐 藤 雄 二（部会長）
委 員 田 村 兼 吉
委 員 岡 本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成30年3月22日 00時15分ごろ（現地時刻）
発生場所	ナミビア共和国ウォルビスベイ北北西方沖 （概位 南緯21°18.5′ 東経013°41.7′）
事故の概要	漁船第七福積丸は、東南東進中、暗岩に乗り揚げた。 第七福積丸は、船底の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年6月15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	漁船 第七福積丸、379トン 133270、株式会社福積丸 56.00m×8.80m×3.80m、鋼 ディーゼル機関、698kW、平成8年1月19日
乗組員等に関する情報	船長 男性 59歳 四級海技士（航海） 免 許 年 月 日 昭和58年9月20日 免 状 交 付 年 月 日 平成26年10月23日 免状有効期間満了日 平成31年10月22日
死傷者等	なし
損傷	船底に破口、機関に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南、風力 1、視界 良好 海象：波高 約1m
事故の経過	本船は、船長ほか23人（日本国籍3人、インドネシア共和国籍20人）が乗り組み、平成30年3月18日04時ごろ、大西洋でのまぐろはえ縄漁を終え、燃料補給を行う目的で、ウォルビスベイに向けて航行を開始した。 本船は、21日08時ごろ、ウォルビスベイ北北西方約190海里（M）の地点に至り、船長が、ウォルビスベイの港外に向けるつもりで、GPSプロッターに緯度経度を入力して針路線を表示させ、その針路線に沿うように約6ノットの対地速力で自動操舵により東南東進した。 船長は、昼食時や夕食時に昇橋して船橋当直者と当直を交替するな

	どした後、22時00分ごろから単独の船橋当直に当たった。 船長は、23時45分ごろに昇橋した甲板長及び甲板手1人と共に目視で見張りをしながら入港時の作業の打合せを行っていたところ、22日00時15分ごろ突然衝撃を感じた。 船長は、投光器を点灯して周囲を確認したところ、暗岩に乗り揚げたことに気付き、衛星電話により船舶所有会社に連絡した。 本船の乗組員は、船舶所有会社の手配したサルベージ会社により、11人が24日ヘリコプターで救助され、13人が離礁作業のため船内に残ったものの、27日、本船の補機が停止し、ヘリコプターで救助された。 (付図1 推定航行経路図、写真1 乗揚後の本船 参照)
その他の事項	船長は、ウォルビスベイ北北西方約190Mの地点において、GPSプロッターに次の目標地点である南緯22°48′、東経014°27′を入力したつもりでいたものの、1°北方となる、南緯21°48′、東経014°27′を入力していたことに本事故後に気付いた。 船長は、周囲に航行の支障となる船舶を見掛けなかったため、レーダー2台のうち1台をスタンバイ状態とし、もう1台を休止状態として目視で見張りに当たっていた。 船長は、沖合を航行していると思っていたので、GPSプロッターに海岸線データが記録されたカードを挿入していなかった。 本事故発生場所付近は、周辺の陸地が砂漠で明かりがなく、本事故当時、真っ暗な状況であった。 船長は、ふだん、当直交替時にGPSプロッターに表示された船位と海図に記載した予定針路線とを照らし合わせて船位の確認を行っていたものの、海上が穏やかで、周囲に航行の支障となる船舶を見掛けず、また、広い海域を航行していると思って安心していたので、21日08時以降は船位の確認を行っていなかった。 本船の喫水は、船首約2.4m、船尾約5.8mであった。
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	あり なし なし 本船は、ナミビア共和国西方沖を自動操舵で東南東進中、船長が船位の確認を行っていなかったことから、GPSプロッターに入力した目標地点が誤っていることに気付かず、GPSプロッターに表示された針路線に沿うように航行を続け、暗岩に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、海上が穏やかで、周囲に航行の支障となる船舶を見掛けず、また、広い海域を航行していると思っていたことから、船位の確

	認を行っていなかったものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、ナミビア共和国西方沖を自動操舵で東南東進中、船長が船位の確認を行っていなかったため、GPSプロッターに入力した目標地点が誤っていることに気付かず、GPSプロッターに表示された針路線に沿うように航行を続け、暗岩に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 操船者は、レーダー、GPSプロッター等を適切に活用して船位の確認を行うこと。

付図1 推定航行経路図

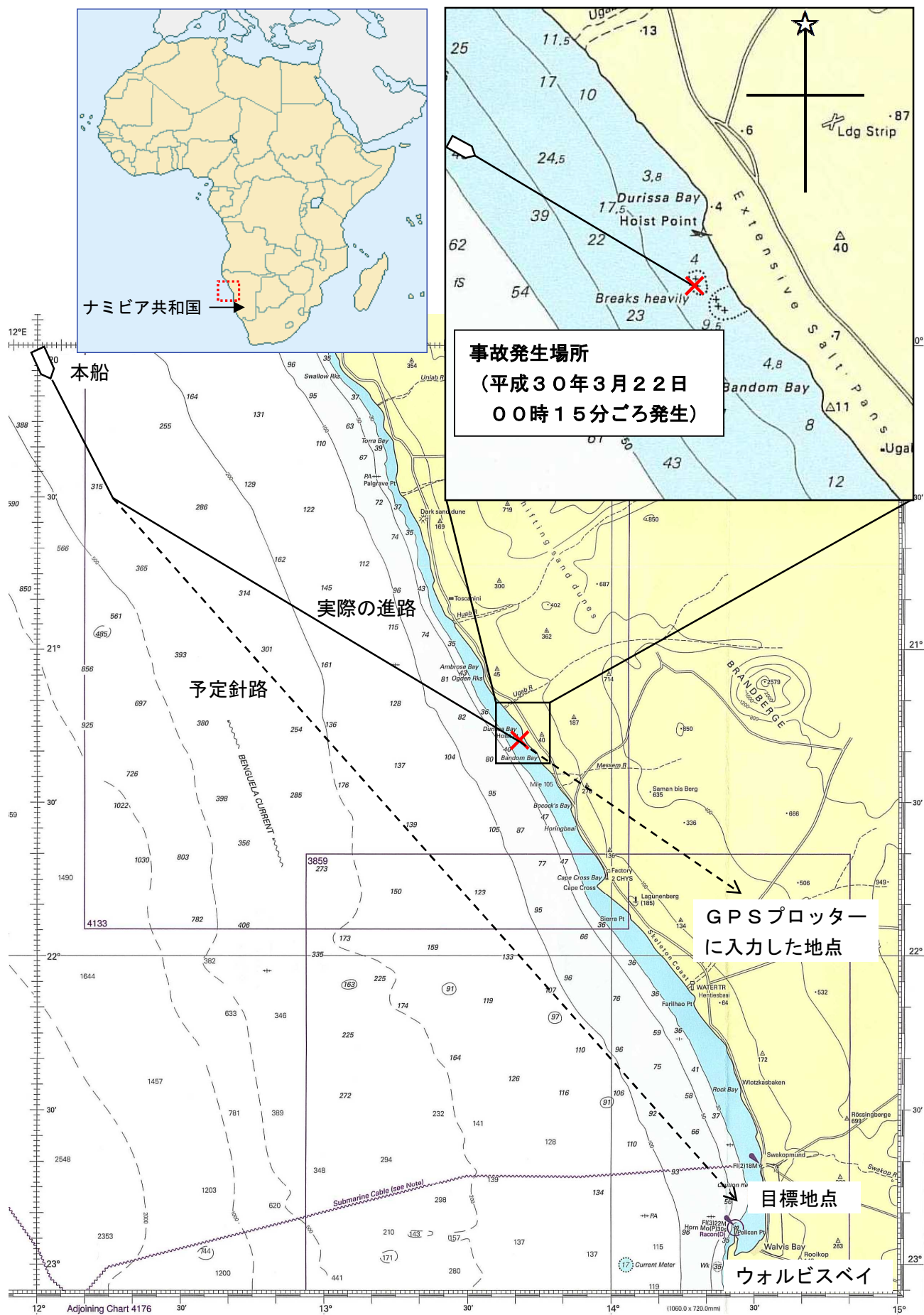


写真 1 乗揚後の本船

