

## 船舶事故調査報告書

平成30年3月28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29年11月2日 05時00分ごろ
発生場所	宮崎県串間市市木漁港舳防波堤の消波ブロック 築島三等三角点から真方位281°640m付近 （概位 北緯31°28.7′ 東経131°23.0′）
事故の概要	貨物船海運丸は、北進中、消波ブロックに乗り揚げた。 海運丸は、船首部船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成29年11月6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 海運丸、498トン 135091、日松汽船株式会社 75.23m×12.00m×7.10m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成7年7月18日
乗組員等に関する情報	船長 男性 68歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和44年10月3日 免状交付年月日 平成26年5月26日 免状有効期間満了日 平成31年7月29日 航海士A 男性 68歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和45年10月2日 免状交付年月日 平成27年3月17日 免状有効期間満了日 平成32年6月22日
死傷者等	なし
損傷	船首部船底外板に破口、凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 高潮時
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか3人が乗り組み、平成29年11月1日22時00分ごろ空船で宮崎県細島港に向けて鹿児島県鹿児島市鹿児島港谷山区を出港した。 航海士Aは、2日03時25分ごろ昇橋し、前直の航海士（以下

	<p>「航海士B」という。)から海図で細島港までの予定針路の説明を受け、GPSプロッターに予定針路線が表示してあるので、そのとおりに航行すればよいということ、及び北方の小戸ノ瀬付近には浅瀬があるので、航行には十分注意が必要であるということ等を引き継いだ。</p> <p>航海士Aは、当直引継後、単独で操船に当たり、GPSプロッター及びレーダー2台を3マイル(M)レンジと6Mレンジとして作動させ、自動操舵により串間市都井岬南西方沖を北東進した。</p> <p>航海士Aは、宮崎県東岸沖を航行するのは初めてなので、GPSプロッターで陸岸を確認しながら航行しようと思い、都井岬東方沖を通過後に手動操舵に切り替え、GPSプロッターの画面を注視して約12.5ノットの対地速力で北進を開始した。</p> <p>航海士Aは、GPSプロッターの縮尺を徐々に大きくして陸岸の画像を確認しながら操船していたところ、GPSプロッターで右舷前方に串間市鳥島及び同市築島が映るようになったが、航海士Bから注意して航行するように引き継いだ小戸ノ瀬付近の海域を航行しているものと思い込み、前路に危険な障害物はないものと思っていた。</p> <p>本船は、航海士Aが、GPSプロッターの縮尺を最大に拡大し、本船の位置が同プロッターの画面の上部に表示されて市木漁港舳防波堤が表示されない状況となり、同プロッターの縮尺を小さくしたり、本船の位置を画面中央に描写したりするなどの操作をしなかったため、同防波堤の存在に気付かず、05時00分ごろ同防波堤の消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>船長は、自室で就寝中に衝撃を感じて直ちに昇橋し、本船が乗り揚げたことに気付いて、航海士Aに本船の損傷状況及び油漏れの確認を行うよう指示し、本船の位置を確認する目的でGPSプロッターを見たところ、縮尺が最大に拡大されていたので縮尺を小さくして本船が市木漁港にいることを知り、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、運航会社の要請により来援したサルベージ会社のタグボートによって引き降ろされた後、タグボートに横抱きされて宮崎県日南市油津港<small>あぶらつ</small>に入港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、平成29年10月2日から本船に乗船したが、その前は主に漁船及び建設会社の船に乗船しており、内航貨物船に乗船したことはなかった。</p> <p>本船は、航海士Aが、本事故発生当時に、GPSプロッターの縮尺を拡大していたので、予定針路線がGPSプロッターの画面に表示されていなかった。</p> <p>航海士Aは、本事故当時、海図及びレーダーで船位を確認していなかった。</p> <p>船長は、航海士Aが、本船の航海計器等の取扱いを習熟しているか</p>

	どうかについて十分に確認しなかったと本事故後に思った。
<b>分析</b> 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、串間市東方沖を北進中、航海士Aが、陸岸に沿って航行しようと、GPSプロッター等を適切に使用しないで航行を続けたことから、市木漁港舳防波堤の存在に気付かず、同防波堤の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。 航海士Aは、宮崎県東岸沖を航行するのは初めてなので、GPSプロッターで陸岸を確認し、陸岸に接近するにつれて同プロッターの縮尺を徐々に拡大すれば航行できると思ったことから、GPSプロッター等を適切に使用しないで航行を続けたものと考えられる。 航海士Aは、GPSプロッターの縮尺を最大に拡大し、本船の位置が同プロッターの画面の上部に表示されて同防波堤が表示されない状況となった際、縮尺を小さくしたり、本船の位置を画面中央に描写したりするなどの操作をしなかったことから、市木漁港舳防波堤の存在に気付かなかつたものと考えられる。 船長は、航海士Aが、本船の航海計器等の取扱いを習熟しているかどうかについて十分に確認していなかったことは、本事故の発生に関与したものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、夜間、本船が、串間市東方沖を北進中、航海士Aが、陸岸に沿って航行しようと、GPSプロッター等を適切に使用しないで航行を続けたため、市木漁港舳防波堤の存在に気付かず、同防波堤の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。
<b>参考</b>	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"> <li>・GPSプロッター等の航海計器を使用する際は、適切に使用すること。</li> <li>・海図やレーダーを活用して船位の確認を行うこと。</li> <li>・船長は、新たに乗船する乗組員に対して、自船の航海計器等の取扱いについて、十分に習熟させること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

