

船舶事故調査報告書

令和元年7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7月9日 05時33分ごろ
発生場所	愛媛県愛南町沖ノ磯南方沖 高茂埼灯台から真方位218° 2.0海里（M）付近 （概位 北緯32° 52.9′ 東経132° 27.1′）
事故の概要	砕石運搬船泉翔丸は、航行中、干出岩に乗り揚げた。 泉翔丸は、右舷船首部船底外板に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成30年7月9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	砕石運搬船 泉翔丸、497トン 136550、井村汽船株式会社（A社） 69.81m×12.40m×7.30m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成12年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和53年7月7日 免状交付年月日 平成29年10月6日 免状有効期間満了日 令和5年3月24日
死傷者等	なし
損傷	右舷船首部船底外板に亀裂及び凹損を伴う擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約135cm（柏崎） 日出時刻：05時08分ごろ
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、石灰砕石約1,550tを積載し、船首約3.53m、船尾約5.13mの喫水で、平成30年7月8日02時50分ごろ高知県宿毛市宿毛湾港に向けて大分県臼杵市臼杵港を出港した。 本船は、船長が、単独で船橋当直につき、GPSプロッター1台及びレーダー1台を3Mレンジ、ヘッドアップ表示及びオフセンターにより前方約5Mまで映る設定で使用するとともに目視による見張りをを行いながら、約10ノットの対地速力で自動操舵により南東進した。

本船は、沖ノ磯西方沖に至り、船長が、これまで幾度も同磯付近海域の航行経験があったので、同磯を左舷側に約1M離れた円周上を航行すれば、‘同磯南方沖約0.3Mの干出岩’（干出時の海面高さ約0.1m、以下「本件干出岩」という。）を避けて無難に通過できると思い、徐々に針路を左に転じ始めた。（図1参照）

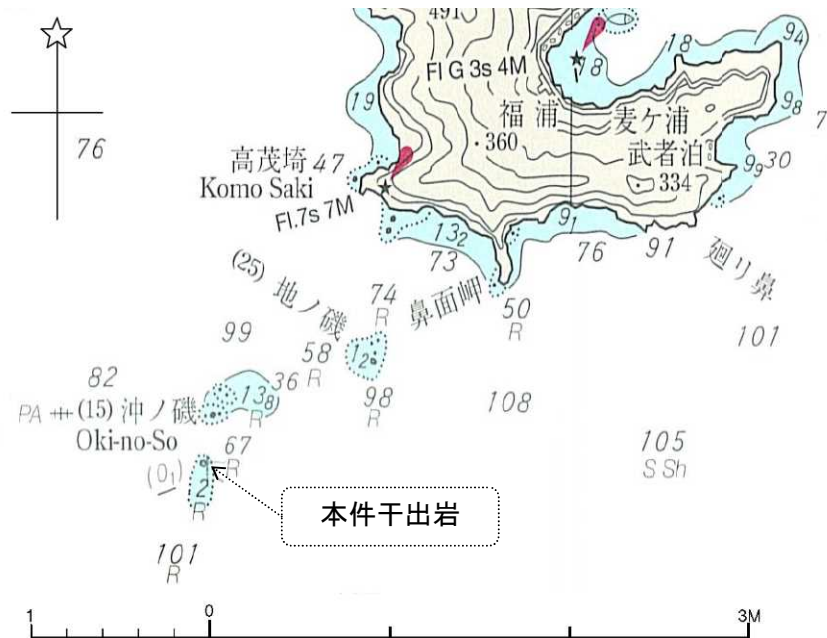


図1 海図W151部分（沖ノ磯付近）

本船は、船長が、時折、沖ノ磯に視線を向け、同磯から約1M離れていると思い、引き続き、徐々に針路を左に転じ続けていたところ、05時33分ごろ船首部に衝撃を受けた。

本船は、船長が、船橋の警報盤でスラスト室ビルジ高液面警報を認め、また、機関長からスラスト室が浸水しているとの報告を受けたので、乗組員全員に本事故の発生を知らせるとともに、主機操縦ハンドルを中立として漂泊を開始した。

本船は、船長が、A社担当者に本事故の発生を連絡した後、船首部を軽くする目的で、貨物倉の前部から石灰碎石の投棄を始め、約700t投棄したところでスラスト室の浸水が止まった。

本船は、A社担当者からの通報を受けて来援した巡視船の伴走警戒を受け、自力で航行して宿毛湾港に入港した。

（付図1 航行経路図、付表1 本船のGPS記録（抜粋）参照）

その他の事項

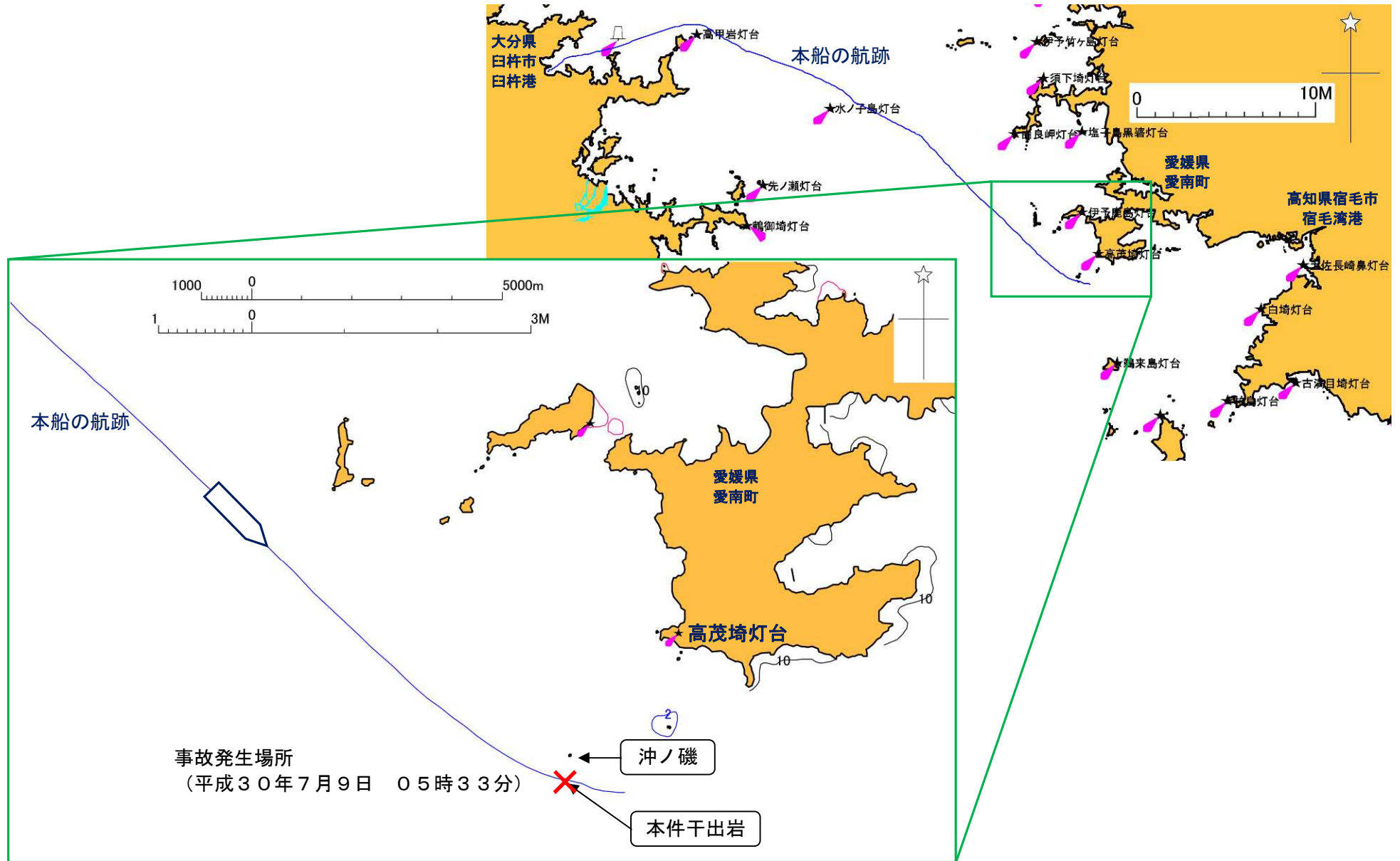
船長は、本事故後、GPSプロッターで本船の航跡を見て、水面下にあった本件干出岩を本船が乗り越えたことを知った。

船長は、本事故当時、沖ノ磯から約1M離れているように見えたので、これまでの経験を頼りにレーダー及びGPSプロッターを使用することなく、目測のみで航行を続けた。

本船のGPS航跡は、沖ノ磯西方約0.6M沖から、徐々に東方に進

	路が変化している。
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、沖ノ磯西方約0.6M沖で、船長が、目測のみで沖ノ磯から約1M離れていると思ひ込み、徐々に針路を左に転じ続けたことから、本件干出岩に向かうこととなり、水面下の本件干出岩に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、これまで沖ノ磯付近海域を航行した経験により、沖ノ磯から約1M離れているように見えたことから、レーダー及びGPSプロッターを使用することなく、目測のみで航行を続けたものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、沖ノ磯西方約0.6M沖で、船長が、目測のみで沖ノ磯から約1M離れていると思ひ込み、徐々に針路を左に転じ続けたため、本件干出岩に向かうこととなり、水面下の本件干出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。 ・船橋当直者は、慣れた海域を航行する場合であっても、レーダー及びGPSプロッター等を活用して船位の確認を適切に行うこと。

付図1 航行経路図



付表 1 本船のGPS記録（抜粋）

船位※	
北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")
32-54-46.0	132-24-03.5
32-54-39.3	132-24-12.2
32-54-32.4	132-24-20.7
32-54-25.3	132-24-29.1
32-54-18.5	132-24-37.7
32-54-11.7	132-24-46.8
32-54-04.8	132-24-55.7
32-53-57.9	132-25-04.5
32-53-50.9	132-25-13.2
32-53-44.5	132-25-22.2
32-53-38.5	132-25-31.8
32-53-32.3	132-25-41.2
32-53-26.4	132-25-50.8
32-53-20.2	132-26-00.1
32-53-14.3	132-26-09.6
32-53-09.1	132-26-19.6
32-53-04.1	132-26-29.3
32-52-59.7	132-26-39.5
32-52-55.9	132-26-50.0
32-52-53.0	132-27-00.7

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、また、毎1分間隔で記録されたものである。