

船舶事故調査報告書

令和2年3月11日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

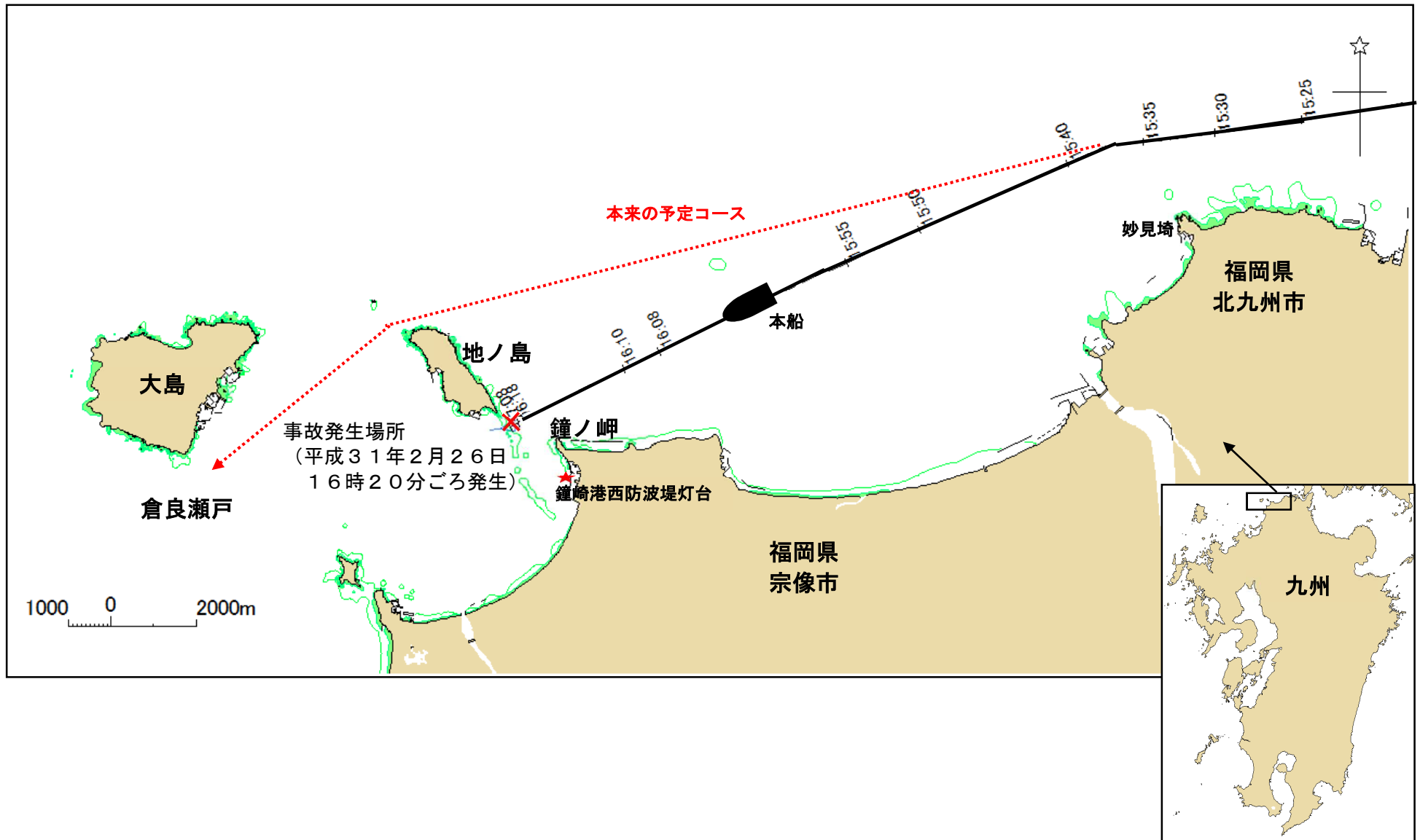
委員 佐藤 雄二（部会長）
委員 田村 兼吉
委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成31年2月26日 16時20分ごろ
発生場所	福岡県宗像市地ノ島南東方沖 鐘崎港西防波堤灯台から真方位309° 1,751m付近 (概位 北緯33° 53.5′ 東経130° 30.7′)
事故の概要	貨物船第2いずみ丸は、南西進中、浅所に乗り揚げた。 第2いずみ丸は、船底外板に凹損を生じた。
事故調査の経過	平成31年3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 第2いずみ丸、499トン 142665、泉海運株式会社 76.32m×12.00m×7.32m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成28年4月11日
乗組員等に関する情報	船長 男性 66歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年1月13日 免状交付年月日 平成27年12月22日 免状有効期間満了日 令和3年2月14日 航海士 男性 60歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成22年3月9日 免状交付年月日 平成27年2月12日 免状有効期間満了日 令和2年3月8日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：波向 北東、波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、空倉で、平成31年2月26日14時30分ごろ鹿児島県枕崎市枕崎港に向けて、船首約2.0m、船尾約2.9mの喫水で関門港若松区を出港した。 本船は、航海士が15時30分ごろ福岡県北九州市妙見崎北方沖で

	<p>前直の船長から単独で船橋当直を引継ぎ、自動操舵により約12.0ノットの対地速力で航行した。</p> <p>航海士は、船長と船橋当直を引継いだ際、通常、地ノ島北方沖を航行するところ、船長がGPSプロッターに設定した地ノ島と宗像市鐘ノ岬の間を航行する予定コースに疑問を感じたものの、地ノ島周辺海域で6海里（M）レンジに設定された同プロッターを見たところ浅所が表示されていなかったため、無難に航行できると思い、その後、同コースに沿って南西進し、16時20分ごろ地ノ島南東方の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗揚に気づき昇橋して機関を停止した後、携帯電話で海上保安庁に事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、バラスト水を排出して自力離礁した後、自力で航行して27日に枕崎港に入港した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 AIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、出港の約3日前にGPSプロッターに地ノ島北方沖を航行し、地ノ島と福岡県宗像市大島の間を航行して倉良瀬戸に入る予定コースを設定したつもりであったが、実際には地ノ島南東方沖を航行する予定コースを設定しており、ふだん、出港前に設定した予定コースの確認を行っていたものの、当時は仕事による疲労が蓄積していたので、本来の予定コースではないコースを設定し、また、設定した予定コースの確認を失念していたと本事故後に思った。</p> <p>航海士は、船長が設定した予定コースに疑問を感じ、船長に確認したものの明確な返答が得られなかった。</p> <p>航海士は、疑問を感じた際、船長に再度確認したり、自らGPSプロッターのレンジを切り替えたり、海図を見たりして水深を確認すればよかったと本事故後に思った。</p> <p>本船のGPSプロッターは、本事故発生後、船長が4Mレンジに設定を切り替えたところ、予定コース付近に浅所を示す黄色の点が表示された。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、地ノ島南東方沖を南西進中、船長が地ノ島と鐘ノ岬の間を航行するコースを設定していたところ、航海士が、GPSプロッターの6Mレンジで浅所がないことを確認し安全に通過できると思い、同予定コース上を航行したことから、浅所の存在に気付かず、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、仕事による疲労が蓄積していたことから、出港前に本来の予定コースではないコースを設定し、また、設定した予定コースの確</p>

	認を失念したものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、地ノ島南東方沖を南西進中、船長が地ノ島と鐘ノ岬の間を航行するコースを設定していたところ、航海士が、GPSプロッターの6Mレンジで浅所がないことを確認し安全に通過できると思い、同予定コース上を航行したため、浅所の存在に気付かず、浅所に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	<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"> ・ 船橋当直者は、引き継いだ予定コースに疑問がある場合には、設定した者に確認するとともに、自らも早めにGPSプロッターのレンジを切り替えたり、海図を見たりして水深を確認すること。 ・ GPSプロッターに予定コースを設定する者は、正確に設定して確認を行い、必要に応じて他の乗組員にも確認を求めること。

付図1 航行経路図



付表1 A I S記録 (抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
15:25:02	33-57-27.5	130-42-45.6	262.0	12.1
15:30:31	33-57-17.5	130-41-26.6	268.0	12.2
15:35:01	33-57-10.9	130-40-21.3	265.1	12.1
15:35:31	33-57-10.2	130-40-14.2	263.9	12.3
15:40:02	33-56-54.3	130-39-12.3	242.4	12.3
15:50:06	33-56-03.8	130-36-56.8	245.6	12.4
15:55:03	33-55-38.7	130-35-50.3	245.9	12.2
16:08:02	33-54-31.2	130-32-59.3	245.3	12.1
16:10:32	33-54-17.9	130-32-26.8	245.7	11.7
16:18:31	33-53-36.1	130-30-50.5	238.4	11.3
17:08:54	33-53-32.3	130-30-43.0	262.1	0.0

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路は真方位である。