

船舶事故調査報告書

令和2年7月22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	令和2年2月28日 15時40分ごろ
発生場所	愛媛県伊方町佐田岬南南西方沖 佐田岬灯台から真方位192° 400m付近 （概位 北緯33° 20.4′ 東経132° 00.8′）
事故の概要	押船光健丸は、はしけこうけんを推航して北西進中、こうけんが暗岩に乗り揚げた。 こうけんは、右舷船首船底部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和2年3月11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	A 押船 光健丸、87トン 135251、株式会社七福組（A社） 26.00m×9.20m×5.50m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成8年6月 B はしけ こうけん、総トン数なし なし、A社 60.0m×17.0m×3.5m、鋼 機関なし、平成8年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 57歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年6月3日 免状交付年月日 平成28年4月6日 免状有効期間満了日 令和3年6月2日
死傷者等	なし
損傷	A なし B 右舷船首船底部外板に破口及び凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風速 約3.5m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 低潮時、潮流 南流約3.7ノット（kn）、潮高 約50cm（宇和島）
事故の経過	A船は、船長Aほか3人が乗り組み、空船のB船の船尾部に船首部

	<p>を^{かん}嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、令和2年2月28日12時00分ごろ広島県江田島市^{えたじま おおぐりかみ}大黒神島に向け、愛媛県^{あいなん あじろ}愛南町網代漁港を出航した。</p> <p>A船は、1.5海里（M）レンジに設定したレーダー及び0.75Mレンジに設定したGPSプロッターを起動し、船長Aが機関長（以下「機関長A」という。）と共に船橋当直に当たり、約9.3knの対地速力で、事前に入力したGPSプロッターの予定針路線に沿って手動操舵により西北西進していた。</p> <p>船長Aは、佐田岬南東方沖の変針予定場所に至った頃、^{おうごんぼろ}黄金箸の西方沖の通常コースが流れの速い逆潮であったこと及び以前に‘佐田岬と水上岩である黄金箸との間の海域’（以下「本件海域」という。）を通航する引船列や押船列を見たことがあり、本件海域を通航すると時間短縮になると急に思い立った。</p> <p>船長Aは、GPSプロッターを0.125Mの詳細レンジに切り替えて本件海域の等深線及び浅所の状況を確認かめたところ、暗岩等の表示がなかったので、機関長Aに本件海域を通航する旨を伝えた。</p> <p>機関長Aは、本件海域を通航することに不安を感じ、操舵室後部の海図台に置かれていた海図W1218で本件海域に+印（海図に記載されている暗岩、航行に危険なもの）が記載されていることを確認し、本件海域を通航すると危険である旨を船長Aに進言した。</p> <p>船長Aは、海図で本件海域に+印があることを思い出したが、既に本件海域に向かっており、再度GPSプロッターで確認したところ、本件海域に暗岩等の表示が見当たらなかったため、何とか通航できるだろうと思い、このまま本件海域を通航することとした。</p> <p>A船押船列は、本件海域を北西進中、15時40分ごろB船が‘佐田岬南南西方沖の暗岩’（以下「本件暗岩」という。）に乗り揚げ、行きあしが停止した。</p> <p>A船押船列は、船長Aが、乗組員に損傷等の有無を確認させた後、主機を後進運転として離礁を試みたが、離礁することができなかった。</p> <p>船長Aは、16時30分ごろ携帯電話でA社に本事故の発生を連絡した。</p> <p>A船押船列は、潮が満ちてきた18時30分ごろ離礁して航行を再開し、22時30分ごろ山口県柳井市柳井港沖で停泊した後、29日江田島市にあるA船押船列の係留場所に向かい、その後同市所在の造船所に入渠した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図（拡大） 参照）</p>
その他の事項	A船押船列は、A船の喫水が船首約1.2m、船尾約1.3mで、B船の喫水が船首約2.7m、船尾約3.8mであった。

	<p>船長Aは、これまでに狭水道や小さな港湾付近を航行する際、幾度となくA船のGPSプロッターで浅所等の確認を行っており、ほぼ正確な場所に暗岩等が表示されていたので、同プロッターの表示データを信用していたが、機関長Aからの進言に耳を傾け、海図により、本件海域の水路調査を行っていれば、本件暗岩の存在を知ることができ、本件海域を通航していなかったと本事故後に思った。</p> <p>A船のGPSプロッターの起動時及び取扱説明書には、次のとおり注意書きが表示されている。</p> <p>本機に表示される情報は直接航海の用に供するためのものではありません。詳細な情報及び最新の情報については海図を参照してください。</p>
<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>A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船押船列は、佐田岬南東方沖を西北西進中、船長Aが、変針予定場所に至った頃、通常コースが流れの速い逆潮であり、本件海域を通航すれば時間短縮になると急に思い立ち、針路を北西方に向け、本件暗岩が存在する本件海域を通航したことから、B船が本件暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、海図で本件海域に+印があることを思い出したものの、0.125Mレンジに切り替えたGPSプロッターで確認したところ、本件海域に暗岩等の表示が見当たらず、以前に本件海域を通航する引船列や押船列を見たことがあったことから、本件海域を通航できると思い、本件海域を通航したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、機関長Aから進言があった際、GPSプロッターの表示データを信用していたことから、海図による水路調査を行わなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船押船列が佐田岬南東方沖を西北西進中、船長Aが、変針予定場所に至った頃、通常コースが流れの速い逆潮であり、本件海域を通航すれば時間短縮になると急に思い立ち、針路を北西方に向け、本件暗岩が存在する本件海域を通航したため、B船が本件暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・船長は、やむを得ない場合を除き、航海計画に従って広く安全な海域を航行すること。 ・GPSプロッターは、表示される情報が直接航海の用に供するためのものではないので、詳細な情報及び最新の情報については、海図及び水路通報を参照すること。

	<ul style="list-style-type: none">・ 船長は、航海計画を変更する際、GPSプロッターのデータに頼り過ぎず、他の乗組員の進言に耳を傾け、海図等で調査するなど総合的な判断を行うこと。・ 船長又は担当者は、事故後、速やかに海上保安庁に事故の発生を通報すること。
--	---

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大）

