

本報告書は、[令和5年3月30日に公表した報告書](#)を、[令和6年2月29日に公表した正誤表](#)により訂正したものです。

船舶事故調査報告書

令和5年2月8日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年5月29日 02時10分ごろ
発生場所	愛媛県愛南町高茂埼南西方沖 高茂埼灯台から真方位216° 2.1海里（M）付近 （概位 北緯32° 52.7′ 東経132° 27.1′）
事故の概要	貨物船宝珠は、南東進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年8月15日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	貨物船 宝珠、498トン
船舶番号、船舶所有者等	140604、興洋海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海） 航海士A、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	左舷中央部船底に亀裂、凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、航海士Aが、単独で船橋当直に就き、椅子に腰を掛けて操船し、GPSプロッターを豊後水道南部までの表示とし、レーダーを6Mレンジで、コースアップ、船尾方へ約2Mオフセンターとして作動させ、自動操舵により約11ノットの対地速力で、豊後水道を南南東進していた。</p> <p>航海士Aは、左舷船首方（南東方）の高知県宿毛市沖の島東方沖から北進してくる船舶（以下「本件反航船」という。）がいたので、同島東方沖を通航できるものと思い、船長が計画した、同島の西方沖を迂回する針路（以下「本件計画針路」という。）よりも航程を短縮し、また、本件反航船と安全に行き会うように、左転して同島東方沖に向けて陸岸寄りを南東進していたところ、数秒間振動を感じた。</p> <p>航海士Aは、過去に航行中に経験した地震の振動と同じ様な振動に感じられ、また、船体に明確な異状が認められなかったため、振動が地震によるものと思い、船長への報告を行わず、次直の航海士（以下「航海士B」という。）にもこのことを伝えずに、船橋当直を交代した。</p> <p>船長は、航海士Bと船橋当直を交代した後、本船が約2～3°右舷側に傾いていると思い、機関長に船体を確認させたところ、空であった右舷側のバラスタタンクに水が入っているのが認められ、浸水しているものと考えたが、排水により航行可能な状態であったため、予定</p>

	<p>どおり航行を続けた。</p> <p>本船は、京浜港東京区での荷役後、同港横浜区で行われた潜水調査において船底に損傷が認められたので、船長は、GPSプロッターの航跡記録を基に底触の調査を行い、航海士Aが当直中に、高茂埼南西方沖の沖ノ磯付近の浅瀬（以下「本件浅所」という。）に、乗り揚げたものと思った。</p> <p>船長は、日ごろから海図及びGPSプロッターに自ら計画した針路を表示させ、各当直航海士に、計画の針路を参考に行き会い船などの状況に応じて適切に航行するように指示を行っていた。</p> <p>本事故当時、本件計画針路は本件浅所から約2M西方沖に引かれていた。</p> <p>航海士Aは、沖の島の西方沖を、1～2回航行したことがあったが、沖の島の東方沖を通航した経験がなく、本件浅所付近に浅瀬などがないと思い込み、GPSプロッター及び重畳機能で等深線が表示されているレーダー画面を広範囲にして航行していたので、本件浅所に気付かなかったと思った。</p> <p>航海士Aは、船橋当直に就く際に、航行海域の水深等については、主にGPSプロッターを確認しながら航行すれば問題ないと思い、船橋に置かれている海図で浅所などの確認を行わなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約3.4m、船尾約4.6mであった。</p>
分析	<p>本船は、豊後水道を航行中、航海士Aが、GPSプロッター及び等深線の表示されたレーダー画面を広範囲にした状態で、本件浅所付近に浅瀬などがないと思い込み、本件計画針路の航程を短縮し、また、本件反航船と安全に行き会うように、左転して陸岸寄りの針路で航行を続けたことから、本件浅所に気付かずに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、本事故当時、沖の島東方沖に北上する船舶がいたので、同島東方沖を通航できると思い、同島の西方沖を迂回する本件計画針路よりも、航程を短縮しようと少し左転して沖の島東方に向け、陸岸寄りを航行したのと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が豊後水道を航行中、航海士Aが、GPSプロッター及び等深線の表示されたレーダー画面を広範囲にした状態で、本件浅所付近に浅瀬などがないと思い込み、本件計画針路の航程を短縮し、また、本件反航船と安全に行き会うように、左転して陸岸寄りの針路で航行を続けたため、本件浅所に気付かずに乗り揚げたものと考えられる。</p>
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"> ・当直航海士は、変針点付近において計画航路に対して航程を短縮し、また行き会い船などから離そうとする際は、浅所や漁網など

の障害物から十分離れている針路を採ること。また、計画針路から離れて航行する際には、事前に海図で水路調査を行った上で、GPSプロッターを浅瀬などの詳細が確認できる大縮尺表示とした状態で航行すること。

- ・当直航海士は、航海中、振動を感じた時には、船橋において異状が認められなくても、自己の経験などで安易に地震などとの先入観を持たずに、船長に報告すること。
- ・当直航海士は、船長が計画した針路から、大きく離れようとし、また、陸岸に近づく時には、船長に報告を行うこと。