

船舶事故調査報告書

令和6年12月18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5年11月11日 20時07分ごろ
発生場所	高知県大月町 <sup>かしわ</sup> 柏島南方沖 柏島灯台から真方位176° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯32°44.9′ 東経132°37.3′）
事故の概要	貨物船兼砂利運搬船第三十三 <sup>しんかい</sup> 真海は、北西進中、水上岩に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年11月27日、主管調査官（神戸事務所）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	貨物船兼砂利運搬船 第三十三真海、749トン
船舶番号、船舶所有者等	144086、日伸海運株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	球状船首に圧壊、亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、混合処理土約2,300tを積載し、レーダー、GPSプロッター及び電子海図装置（ECS）を作動させ、大月町南方沖を自動操舵により約12ノットの対地速力で西進していた。</p> <p>船長は、<sup>むろぼえ</sup>鯨磔と称される水上岩を含む陰礁域（以下「本件陰礁域」という。）の東南東方約2.5Mで昇橋して単独の船橋当直につき、操舵室左舷側後方の海図台に向かって書類の記載作業を始めた。</p> <p>船長は、時折振り返って周囲を見ながら書類記載作業を行っていたところ、ECSに設定した変針点への接近警報が鳴ったので、本件陰礁域付近に到達したと思い、海図台と操舵スタンド間を行き来しながら、ふだんと同様に自動操舵の設定ダイヤルを約5°ずつ回して右転して北西進とした。</p> <p>船長は、海図台で書類記載作業を続けながら北西進中、船体に強い衝撃を感じ、ECSの画面を確認して本船が本件陰礁域の水上岩に乗り揚げたことを認め、機関を中立として船体の損傷状況を確認後、本事故の発生を118番通報した。</p> <p>本船は、自力で離礁して高知県宿毛市<sup>すくも</sup>宿毛湾港に入港した。</p> <p>ECSの変針点への接近警報は、本船が変針点到達の4分前に鳴るように設定されており、ECSの航跡記録によれば、本船は、本件陰礁域の約0.8M南東方で本件陰礁域に向く北西進に右転していた。</p>

	<p>船長は、通航し慣れた場所であり、ECSの接近警報が鳴ったときも多量の書類記載作業に意識が向いていたので、船位を確認せずにふだんと同様に右転操作をしたが、夜間照度を落としていたECS画面を明るくして船位を確認していれば、本件陰礁域に向けて右転することはなかったと本事故後に思った。</p> <p>本船の喫水は、船首約4.2m、船尾約5.6mであった。 (付図1 航行経路図 参照)</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、本件陰礁域の南東方沖を自動操舵で西進中、ECSの変針点への接近警報が鳴ったものの、船長が船位を確認しなかったことから、本件陰礁域に向かうことに気付かないまま針路を設定し、水上岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、通航し慣れた場所で、多量の書類記載作業に意識が向いていたことから、夜間照度を落としていたECS画面を明るくするなどして船位を確認しなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、本件陰礁域の南東方沖を自動操舵で西進中、ECSの変針点への接近警報が鳴ったものの、船長が船位を確認しなかったため、本件陰礁域に向かうことに気付かないまま針路を設定し、水上岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>A社は、本事故後、次のとおり対策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船橋当直者は操船に専念し、変針する際、ECSの変針点への接近警報のみに頼らず、周囲の状況と船位を必ず確認して操船するよう、全乗組員を指導した。</li> </ul> <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"> <li>・船橋当直者は、通航し慣れた場所であっても操船に専念し、特に夜間は、目視や経験のみに頼らず、航海計器による船位確認を徹底すること。</li> </ul>

付図1 航行経路図

