

船舶事故調査報告書

平成23年9月29日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲也
 委員 石川 敏行

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年3月23日 08時50分ごろ
発生場所	熊本県三角ノ瀬戸北口の大瀬戸西岸（三角港内） 上天草市所在の三角灯台から真方位120° 120m付近 （概位 北緯32° 37.49′ 東経130° 26.71′）
事故調査の経過	平成23年3月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 廃棄物運搬船 くいーんえいと、499トン 125736、八光海運株式会社 63.50m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、1,213kW、昭和58年4月27日 B 油送船 大和丸、149トン 133516、宮川海運株式会社・山下海運有限会社 39.31m×7.30m×3.10m、鋼 ディーゼル機関、441kW、平成5年9月25日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 56歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成10年8月6日 免状交付年月日 平成20年7月1日 免状有効期間満了日 平成25年8月5日 B 船長B 男性 46歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 昭和63年7月28日 免状交付年月日 平成20年7月9日 免状有効期間満了日 平成25年7月27日
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 船首船底部に亀裂を伴う凹損 B なし
事故の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、し尿等約800tを積載し、船首約3.85m、船尾約4.60mの喫水で三角港に向かい、平成23年3月23日07時30分ごろ、入港時間の調整のため、三角ノ瀬戸北口の大瀬戸の北方2海里付近で漂泊し、08時30分ごろ三角港に向けて航行を開始した。 船長Aは、操船を指揮し、二等航海士を手動操舵に、機関長を機関操作

	<p>にそれぞれ就け、三角灯台を船首目標として半速力前進の約7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で三角ノ瀬戸北口にある中神島西側の大瀬戸に向けて南進した。</p> <p>船長Aは、大瀬戸の北方500m付近において、左舷船首方の中神島東側の小瀬戸越しに三角ノ瀬戸を大瀬戸に向けて航行するB船を初めて視認し、また、大瀬戸付近に漁船が1隻いたので汽笛を吹鳴して微速力前進の約5knに減速し、大瀬戸の西側に少し回り込んだ進路をとるよう指示して大瀬戸に向けて南進した。</p> <p>船長Aは、漁船が中神島寄りに移動したのを認め、A船の速力がB船よりも速そうだったので、B船がA船の大瀬戸通過を待っていてくれるものと思い、汽笛を鳴らしながら大瀬戸に接近した。</p> <p>A船は、大瀬戸の入口付近で左舵をとって大瀬戸に沿った進路としながら航行中、船長Aが、左舷船首30°200～300m付近に中神島の南側から出て来たB船を視認したが、左転することができずに全速力後進とし、B船との衝突を回避することはできたものの、08時50分ごろ大瀬戸西岸の岩場に乗り揚げた。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、船首約0.6m、船尾約2.8mの喫水で08時30分ごろ三角港を出港し、船長Bが、出港操船に続いて単独の船橋当直に当たり、手動操舵に就いて半速力前進の約8knの速力で三角ノ瀬戸を大瀬戸に向けて航行した。</p> <p>船長Bは、中神島の西端付近に向けて北西進中、大瀬戸の中央に漁船1隻と三角灯台の沖に漁船7～8隻を視認したので、大瀬戸を北進して漁船の北方を航行することにし、同漁船に注意しながら航行した。</p> <p>船長Bは、大瀬戸付近にいた漁船の動向に注意を向けて北西進中、中神島の南西方に差し掛かったとき、右舷船首250m付近の大瀬戸の中央付近にA船を初めて視認したので、直ちに機関を極微速力前進とし、A船の船尾方を通過するつもりで中神島に寄せて航行した。</p> <p>船長Bは、A船から約50m隔てて船尾方を通過することができたものの、A船が乗り揚げたことを知り、大瀬戸北方で漂泊してA船等と連絡をとった。</p> <p>A船は、09時10分ごろ自力で離礁し、損傷状況などの確認のため、三角港内の棧橋に着棧した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1</p> <p>海象：潮汐 上げ潮中央期、潮流 大瀬戸北方では東流、大瀬戸中央部では約1knの北北西流</p>
<p>その他の事項</p>	<p>九州沿岸水路誌によれば、大瀬戸の最狭部は、水深10m以上のところが幅約70mと狭く、上げ潮流、下げ潮流を問わず、中神島の西岸に当たった潮流が大瀬戸の西岸に向けて流れ、大瀬戸の西岸に当たって再び中神島に向かう流れとなるので、大瀬戸付近を航行する場合には、進路に対して横方向に流れる潮流に注意を要する。</p> <p>A船及びB船は、1か月に1回程度、三角港に入出港する際に大瀬戸を航行していたので、大瀬戸付近の潮流、操業漁船及び通航船舶の状況をよく知っていた。</p> <p>船長Aは、ふだんから大瀬戸に接近したときに汽笛を鳴らしていた。</p> <p>船長Bは、A船を視認したのち、A船が汽笛を鳴らしているのを聞いて</p>

	<p>た。</p> <p>船長Bは、ふだんから大瀬戸付近に操業漁船や釣り中のプレジャーボートが多く、航行に支障となると感じていた。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は、三角ノ瀬戸北口の大瀬戸に向けて南進中、船長Aが、大瀬戸に向けて航行中のB船を視認した際、A船の速力がB船よりも速そうだったので、B船がA船の大瀬戸通過を待っていてくれるものと思い込み、減速して同瀬戸に向けて航行したことから、大瀬戸の最狭部付近でB船と出会い、転舵することができずに大瀬戸西岸の岩場に向けて航行し、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、速力を減じて大瀬戸の西側に寄せて航行しようとしたものの、大瀬戸北方の東流によって左方に圧流されたことから、大瀬戸の中央付近を南進した可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、三角ノ瀬戸北口の大瀬戸に向けて北西進中、船長Bが、A船を視認した際、直ちに機関を極微速力前進とし、A船の船尾方を通過するつもりで中神島に寄せて航行したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は、三角ノ瀬戸北口の大瀬戸に向けて南進中、船長Aが、大瀬戸に向けて航行中のB船を視認した際、A船の速力がB船よりも速そうだったので、B船がA船の大瀬戸通過を待っていてくれるものと思い込み、減速して同瀬戸に向けて航行したことから、大瀬戸の最狭部付近でB船と出会い、転舵することができずに大瀬戸西岸の岩場に向けて航行し、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、速力を減じて大瀬戸の西側に寄せて航行しようとしたものの、大瀬戸北方の東流によって左方に圧流されたことから、大瀬戸の中央付近を南進した可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、三角ノ瀬戸北口の大瀬戸に向けて北西進中、船長Bが、A船を視認した際、直ちに機関を極微速力前進とし、A船の船尾方を通過するつもりで中神島に寄せて航行したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、三角ノ瀬戸北口の大瀬戸に向けて南進中、船長Aが、大瀬戸に向けて航行中のB船を視認した際、A船の速力がB船よりも速そうだったので、B船がA船の大瀬戸通過を待っていてくれるものと思い込み、減速して同瀬戸に向けて航行したことから、大瀬戸の最狭部付近でB船と出会い、転舵することができずに大瀬戸西岸の岩場に向けて航行し、同岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、速力を減じて大瀬戸の西側に寄せて航行しようとしたものの、大瀬戸北方の東流によって左方に圧流されたことから、大瀬戸の中央付近を南進した可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、三角ノ瀬戸北口の大瀬戸に向けて北西進中、船長Bが、A船を視認した際、直ちに機関を極微速力前進とし、A船の船尾方を通過するつもりで中神島に寄せて航行したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、A船が、三角ノ瀬戸北口の大瀬戸に向けて南進中、船長Aが、大瀬戸に向けて航行中のB船を視認した際、A船の速力がB船よりも速そうだったので、B船がA船の大瀬戸通過を待っていてくれるものと思い込み、減速して同瀬戸に向けて航行したため、大瀬戸の最狭部付近でB船と出会い、転舵することができずに大瀬戸西岸の岩場に向けて航行し、同岩場に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>								
参考	<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"> ・三角ノ瀬戸（狭い水道）を航行する場合は、できる限り右側端に寄って航行すること。 ・見通しが良くない大瀬戸付近を航行する場合は、早期に反航船や漁船などを視認することができる進路とすること。 								