

## 船舶事故調査報告書

平成24年10月25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 庄 司 邦 昭  
 委 員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成23年11月1日 02時10分ごろ
発生場所	熊本県宇城市三角港三角浦本町地区船だまり防波堤 三角港 荷島灯台から真方位035°660m付近 （概位 北緯32°36.8′ 東経130°27.7′）
事故調査の経過	平成23年11月4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。
<b>事実情報</b> 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 泰山丸、499トン 136113、大央商運株式会社 76.23m×12.00m×7.01m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成10年11月6日
乗組員等に関する情報	船長 男性 62歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年8月12日 免状交付年月日 平成21年2月19日 免状有効期間満了日 平成26年6月25日 一等航海士 男性 46歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成2年6月7日 免状交付年月日 平成22年3月17日 免状有効期間満了日 平成27年6月6日
死傷者等	なし
損傷	本船 球状船首部に凹損、右舷船首部に破口及び凹損を伴う擦過傷、 左舷船首部から中央部にかけて凹損を伴う擦過傷 東側防波堤 コンクリート製ブロック部分が折損及び割損 西側防波堤 コンクリート製ブロック部分が割損
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、北西流の潮流を受けて三角ノ瀬戸の中央寄りを針路約130°（真方位、以下同じ。）速力約10ノット（kn）で航行中、船長が、本船の位置をレーダー及び目視で確認し、大矢野島ウシコロビ鼻沖に差し掛かった頃、針路を三角ノ瀬戸南口に向ける約205°に転じようとして右舵20°を取ったものの、

	<p>針路に変化のないまま、わずかに左寄りに圧流されながら数十秒間前進して船首方や右側に位置する宇城市山川ノ鼻に距離約150～200mまで接近した。</p> <p>船長は、右舵を一杯に取っても山川ノ鼻付近の海岸へ乗り揚げると思い、右転することを断念し、正面に見える三角港三角浦本町地区船だまり（以下「本件船だまり」という。）に船首を向け、機関を後進にかければ、本件船だまりの手前で本船を停止できると思い、舵を中央に戻し、一等航海士に機関の停止、全速力後進を指示した。</p> <p>本船は、機関が後進にかかり徐々に行きあしを減じたが、平成23年11月1日02時10分ごろ左舷船首部が本件船だまり東側防波堤に衝突したのち、船首が右に回頭しながら前進して右舷船首部が本件船だまり西側防波堤に衝突し、衝突の反動で左舷側の船側が同東側防波堤に再度衝突した頃、前進の行きあしがなくなり後進を始めた。</p> <p>本船は、衝突後、船体の損傷状況の確認を行いながら三角ノ瀬戸を通過し、当初は、会社の指示を受けて三角港内を南下して八代海に向かったが、海上保安部の指示を受けて反転したのち、三角ノ瀬戸を北方に向けて通過して三角ノ瀬戸北口付近の検疫錨地に錨泊し、船長は、事後の処理に当たった。</p> <p>海上保安部へは、陸上からの目撃者が事故発生の通報を行った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮流 ウシコロビ鼻北西方約1海里の大瀬戸中央部には約2.8knの北北西流があった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、空船で喫水が、船首約2.05m、船尾約3.79mであった。</p> <p>船長は、三角ノ瀬戸の潮流が北西流であることを知っていた。</p> <p>船長が、前回、三角ノ瀬戸を航行したのは約3年前であり、夜間、北口から南口へ向けて航行した。</p> <p>一等航海士は、船長に対し、予定変針場所を過ぎて陸岸へ接近している旨を報告した。</p> <p>本件船だまり東側防波堤は、本事故前から亀裂を生じており、ボルトで補強されていた。</p> <p>九州沿岸水路誌によれば、次のとおりであった。</p> <p><b>潮流</b></p> <p>三角ノ瀬戸の大瀬戸中央部では、上げ潮流は北北西方へ、下げ潮流は南南東方へ流れ、最強流速は上げ2.9kn、下げ4knである。</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、三角ノ瀬戸のウシコロビ鼻沖を北西流の潮流を受け南東進</p>

	<p>中、船長が、針路を同瀬戸南口に向ける約205°に転じようと右舵20°を取ったものの、針路に変化のない状況で航行を続けたことから、本件船だまりの防波堤に接近し、右転を断念して機関を後進にかけて衝突を避けようとしたが、本件船だまりの防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、舵の効き具合を慎重に判断し、早い時機に右舵を大きく取れば、右転して本事故の発生を防止できた可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、三角ノ瀬戸のウシコロビ鼻沖を南東進中、船長が、針路を三角ノ瀬戸南口に転じようと右舵を取ったものの、針路に変化のない状況で航行を続けたため、本件船だまりの防波堤に接近し、機関を後進にかけて衝突を避けようとしたが、本件船だまりの防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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>・ 変針するときは、舵の効き具合を慎重に判断し、そのときの状況に応じた舵角とすること。</li> </ul>