

船舶事故調査報告書

平成30年6月20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	平成30年2月15日 12時00分ごろ
発生場所	熊本県天草市本渡港（本渡瀬戸） 本渡瀬戸灯標から真方位312° 1,220m付近 （概位 北緯32° 26.0′ 東経130° 12.6′）
事故の概要	旅客船第八栄久丸は、南進中、浅所に乗り揚げた。 第八栄久丸は、両舷プロペラ翼の曲損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年2月16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	旅客船 第八栄久丸、39トン 129350、栄汽船株式会社 22.00m×4.70m×1.80m、軽合金 ディーゼル機関2基、524kW（合計）、昭和61年8月24日
乗組員等に関する情報	船長 男性 44歳 六級海技士（航海） 免許登録日 平成23年3月25日 免状交付年月日 平成28年9月16日 免状有効期間満了日 平成33年9月15日 甲板員 男性 62歳 海技免状 なし
死傷者等	なし
損傷	両舷プロペラ翼に曲損、右舷舵板が脱落、船尾部船底に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約101cm （大門）
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、旅客21人を乗せ、平成30年2月15日11時50分ごろ天草市御所浦漁港（本郷地区）に向けて本渡港北部の旅客船棧橋を出発した。 船長は、甲板員に操船を任せて後部甲板へ赴き、小荷物の整理を始めた。 本船は、甲板員が舵輪の後方に立ち、約17ノットの対地速力で手動

	<p>操舵により本渡瀬戸を南進した。</p> <p>甲板員は、本渡瀬戸北口付近の昇開橋を通過後、操舵室出入口階段登り口の右舷側通路から旅客の1人に話しかけられて一旦は聞き流したものの、再三話しかけられ、本船が本渡瀬戸の水路の緩やかな右への湾曲部に差し掛かり、本渡瀬戸南部にある天草市大門港が見え始めたので、旅客の方を向き、水路の幅が広がる大門港付近を通過後に船長が対応する旨を伝えた。</p> <p>本船は、甲板員が、視線を戻したところ、右舷方の陸岸に向かっていくことに気付き、急いで左舵一杯を取って主機を中立運転としたが、12時00分ごろ浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、甲板員が周囲を確認し、主機を後進として自力で離礁し、異常を感じて後部甲板から駆けつけた船長の判断で、大門港の棧橋に着棧した。</p> <p>船長は、旅客の負傷及び浸水の有無を確認した後、118番通報を行った。</p> <p>旅客は、船長が手配した海上タクシーで御所浦漁港（本郷地区）に代行輸送された。</p> <p>本船は、舵機室に船底からの浸水が認められ、応急処置が施された後、2隻の海上タクシーに横抱きされて造船所に向かった。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 右舷プロペラ翼損傷状況、写真2 左舷プロペラ翼損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.6m、船尾約1.2mであった。</p> <p>本船は、船舶職員及び小型船舶操縦者法第20条第1項の規定により、乗組み基準の特例として機関長の乗組省略が許可されていた。</p> <p>本船は、ふだん乗り組んでいた機関員の都合により、2月4日から甲板員が代理として乗り組んでいた。</p> <p>甲板員は、本船に係る海技資格は受有していなかったものの、一級小型船舶操縦士の免許を受有しており、本渡瀬戸での操船経験が、自身の所有する漁船（総トン数4トン）で約27年あり、本船でも過去に10回程度あった。</p> <p>船長は、ふだん本船に乗り組んでいない甲板員では要領が分からないので、自らが小荷物の整理を行っていた。</p> <p>船長は、過去に甲板員と2人で本船に乗り組んだことがあり、甲板員が有資格者ではないものの、単独で本渡瀬戸の操船を任せられるだけの技量を持ち合わせており信頼できると思っていた。</p> <p>甲板員は、本渡瀬戸を航行する際、水路の海底断面がV字型をしていて東西両端が浅くなっているため、反航船がない場合は、いつも水路の中央を通るように操船していた。</p> <p>甲板員は、本渡瀬戸の水路の緩やかな右への湾曲部に差し掛かった際、いつものように舵を右に1～2°切ってからすぐに戻すつもりだった。</p>

	<p>たが、舵を戻さない状態で右舷側の旅客の方を向いたかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>海上保安庁刊行（平成28年3月）の九州沿岸水路誌には、本渡瀬戸に関し、天草諸島の上島と下島に挟まれた水路で、水路の幅50m、水深4.5mを維持しているが、水路の海底断面は、すり鉢状をしているため東西両端は浅く、湾曲が多く、見通しが悪い旨が記載されている。</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>あり なし なし</p> <p>本船は、本渡瀬戸を南進中、甲板員が、陸岸との接近状況を把握するなど船位の確認を適切に行っていなかったことから、右舷方の浅所に接近していることに気付くのが遅れ、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>甲板員は、操舵室出入口階段登り口の右舷側通路から旅客に再三話しかけられたところ、水路の幅が広がる大門港が見え始めたので、話しかけてきた旅客の方を向いて大門港付近を通過後に船長が対応する旨を伝えていたことから、船位の確認を適切に行っていなかったものと考えられる。</p> <p>甲板員は、本渡瀬戸を南進する際、緩やかな右への湾曲部に差し掛かる付近では、いつも舵を右に1～2°切ってからすぐに戻していたが、本事故当時、旅客の方を向いた際、舵を戻さなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、甲板員が、ふだん本船に乗り組んでおらず小荷物の整理の要領が分からないので、有資格者ではないものの、単独で本渡瀬戸の操船を任せられるだけの技量を持ち合わせていて信頼できると思っていたことから、本事故当時、甲板員に操船を任せて後部甲板で小荷物の整理を行っていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、本渡瀬戸を南進中、甲板員が、陸岸との接近状況を把握するなど船位の確認を適切に行っていなかったため、右舷方の浅所に接近していることに気付くのが遅れ、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>船舶所有者は、本事故後、操船中の船長にはお客様からの話しかけをご遠慮下さいという旨の張り紙を客室に掲示することとした。</p> <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"> ・航行中は、操船に専念すること。 ・有資格者ではない者に単独の操船を任せず、船長が在橋して操船指揮をとること。

付図1 事故発生場所概略図



写真1 右舷プロペラ翼損傷状況



写真2 左舷プロペラ翼損傷状況

