

船舶事故調査報告書

令和元年10月2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

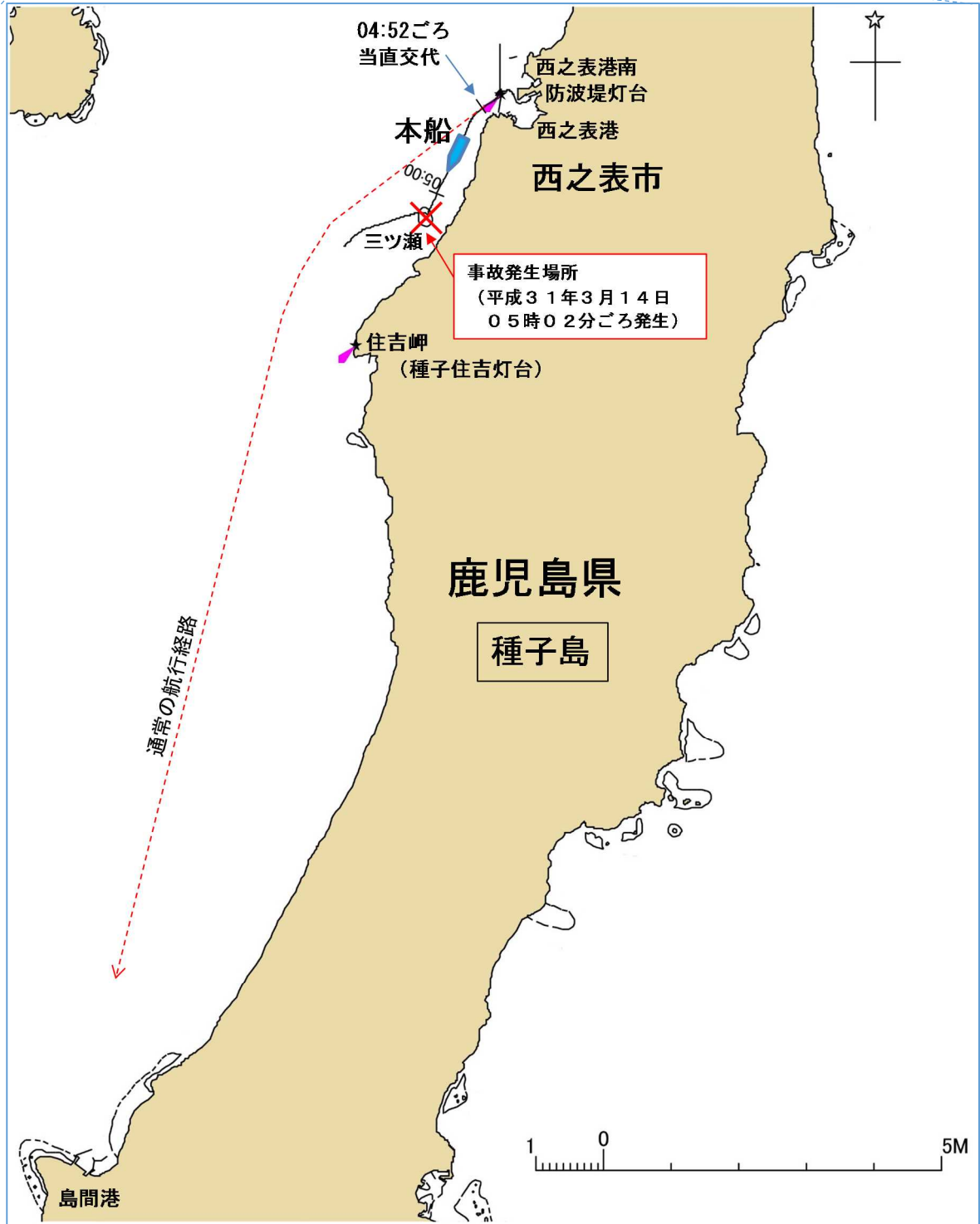
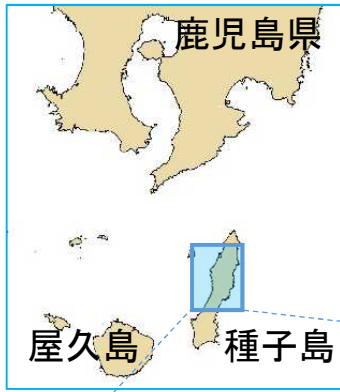
委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成31年3月14日 05時02分ごろ
発生場所	鹿児島県西之表市西之表港南南西方沖の三ツ瀬 西之表港南防波堤灯台から真方位211° 2.1海里（M）付近 （概位 北緯30° 42.1′ 東経130° 57.7′）
事故の概要	貨物船第三廣良丸は、南南西進中、浅瀬に乗り揚げた。 第三廣良丸は、船首部船底外板に破口を生じた。
事故調査の経過	平成31年4月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	貨物船 第三廣良丸、240トン 141985、有限会社山本海運（A社） 60.23m×9.80m×5.60m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成25年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 50歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成22年12月20日 免状交付年月日 平成27年12月9日 免状有効期間満了日 令和2年12月19日 機関員 男性 69歳 海技士（航海）免許なし
死傷者等	なし
損傷	船首部船底外板に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約10m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時
事故の経過	本船は、船長、機関長、一等航海士及び機関員が乗り組み、平成31年3月14日04時40分ごろ鹿児島県南種子町島間港 <small>しまま</small> に向けて西之表港を出港した。 本船は、船長が出港操船を行ったのち設定針路を235°（真方位、以下同じ。）の自動操舵とし、04時52分ごろ当直を引き継いだ機関員が単独で操船に当たり、約10ノット（kn）の対地速力で南西進した。

	<p>本船は、船長が降橋して機関員が当直を開始した直後、針路が左方に転じられ、$195^{\circ} \sim 205^{\circ}$ の針路で南南西進した。</p> <p>本船は、船長が居住区左舷側の外側通路に出たところ、ふだんより陸岸の街明かりが近くに見えたので違和感を覚えた直後の05時02分ごろ三ツ瀬に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が衝撃を感じて直ちに昇橋したのち機関長と共に船内を見回り、スラスト室に浸水を認めたものの航行可能と判断し、05時06分ごろ一等航海士の操船により航行を再開するとともに船長及び機関長が船内各所の点検を続け、06時30分ごろ島間港に入港した。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 AIS記録(抜粋)、写真1 本船参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>機関員は、本事故後、認知症との診断を受けた。</p> <p>船長及び機関長は、日常業務に大きな支障を来していなかったこともあり、機関員が認知症を発症しているとは思っていなかった。</p> <p>一等航海士は、約50年前からA社が所有する船舶の船長及び航海士を務めるとともにA社の代表者でもあり、長年、機関員を単独の船橋航海当直に当たらせていたことから、機関員が鹿児島港、種子島及び屋久島諸港間の水路状況を熟知していると認識していた。</p> <p>船長及び一等航海士は、本事故前、機関員の症状に気付いておらず、本事故後に機関員が認知症であることを知った。</p> <p>船長は、西之表港の出港操船を終えて当直を交代した後、本船の針路を約220° とするのが通常であったので、船長が降橋したのちに本船が左転を始めたとき、ふだんよりも変針角度が特に大きいとは感じなかった。</p> <p>船長は、本事故前の本船の針路が約195° であったことを知り、ふだん、本船が住吉岬沖を通過した後、島間港に向けて転針する針路が約195° なので、機関員が、本船が住吉岬沖に達したものと誤認し、本船を左転させたかもしれないと本事故後に思ったが、機関員が、なぜ本船が住吉岬沖に達したと思ったのかは分からなかった。</p> <p>船長及び一等航海士は、海技士(航海)免許を受けていない者が単独で船橋航海当直を行ってはならないことを知らなかった。</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・海象等の関与</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、種子島西岸沖を南南西進中、船長が機関員の症状に気付いておらず、また、機関員が予定転針地点に達する前に針路を左方に転じ、浅瀬に向かう針路となって航行を続けたことから、西之表港南南西方沖の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>

	<p>本船は、機関員がふだんの転針地点の住吉岬沖に達したと思い、転針地点に達する前に針路を約195°に転じ、浅瀬に向かう針路となった可能性があると考えられるが、機関員から情報が得られず、針路を転じた状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長及び一等航海士は、海技士（航海）免許を受けていない者が単独で船橋航海当直を行ってはならないことを知らなかったことから、同免許を有しない機関員に同当直を行わせていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が種子島西岸沖を南南西進中、船長が機関員の症状に気付いておらず、また、機関員が予定転針地点に達する前に針路を左方に転じ、浅瀬に向かう針路となって航行を続けたため、浅瀬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及び被害の軽減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"> ・ 船長及び運航者は、乗組員の心身の健康状態の把握に努めること。 ・ 船長及び運航者は、法令を遵守し、海技士（航海）免許を受けていない者に単独で船橋航海当直を行わせないこと。 ・ 船長は、事故発生後、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 航行経路図



付表1 AIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
04:41:15	030-43-50.3	130-59-26.9	310.6	123	0.2
04:43:17	030-43-50.0	130-59-27.7	129.9	180	1.9
04:44:04	030-43-48.3	130-59-27.7	216.3	237	3.6
04:45:04	030-43-46.1	130-59-21.8	255.9	256	7.0
04:46:06	030-43-45.7	130-59-13.0	295.8	315	7.1
04:47:04	030-43-51.5	130-59-10.3	353.7	340	7.6
04:48:04	030-43-56.3	130-59-05.1	276.2	262	6.8
04:49:04	030-43-54.7	130-58-56.6	235.4	213	7.6
04:50:04	030-43-48.1	130-58-51.5	226.9	237	8.6
04:51:04	030-43-43.0	130-58-42.8	236.2	235	9.6
04:52:03	030-43-37.6	130-58-33.8	229.9	225	9.8
04:52:04	030-43-37.6	130-58-33.8	229.9	225	9.8
04:53:01	030-43-30.5	130-58-26.8	205.7	207	10.0
04:54:03	030-43-20.9	130-58-22.0	206.1	203	10.0
04:55:14	030-43-09.8	130-58-16.5	206.2	204	10.2
04:56:03	030-43-02.3	130-58-12.3	213.3	202	10.5
04:57:04	030-42-52.8	130-58-07.2	210.8	203	10.3
04:58:04	030-42-43.3	130-58-02.0	205.4	205	10.3
04:59:14	030-42-32.3	130-57-55.8	201.1	203	10.6
05:00:04	030-42-24.5	130-57-51.6	196.9	203	10.6
05:01:04	030-42-15.1	130-57-46.4	206.2	204	10.5
05:02:04	030-42-06.7	130-57-41.8	174.3	205	2.8
05:02:12	030-42-06.6	130-57-41.9	143.0	209	0.8
05:02:41	030-42-06.4	130-57-42.2	131.6	227	1.5
05:02:44	030-42-06.4	130-57-42.2	133.2	229	1.7
05:02:46	030-42-06.4	130-57-42.2	133.0	231	0.3
05:02:51	030-42-06.4	130-57-42.3	120.6	233	0.5
05:02:54	030-42-06.2	130-57-42.4	128.9	237	1.1
05:02:57	030-42-06.2	130-57-42.4	072.0	235	2.2
05:03:01	030-42-06.1	130-57-42.5	137.6	240	3.2
05:04:07	030-42-05.5	130-57-42.9	166.3	275	1.2
05:06:07	030-42-07.1	130-57-40.3	292.8	263	3.3

※船位は船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 本船

