

船舶事故調査報告書

令和3年2月10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	のり養殖施設損傷
発生日時	令和2年3月10日 22時55分ごろ
発生場所	熊本県熊本市熊本港西南西方沖 <small>すみよし</small> 住吉灯台から真方位283° 4.9海里（M）付近 （概位 北緯32° 43.6′ 東経130° 29.8′）
事故の概要	貨物船 <small>しょうえい</small> 將永丸は、東北東進中、のり養殖施設に進入した。 のり養殖施設は、のり網等に破損を生じた。
事故調査の経過	令和2年4月8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	貨物船 將永丸、499トン 136390、御前崎海運株式会社、株式会社第一コーヨー 71.39m×13.00m×7.39m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成9年10月22日
乗組員等に関する情報	船長 男性 67歳 四級海技士（航海） 免 許 年 月 日 昭和48年12月7日 免 状 交 付 年 月 日 平成31年1月25日 免状有効期間満了日 令和6年6月17日
死傷者等	なし
損傷	本船 なし のり養殖施設 のり網及び枠網等に破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 高潮時
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、スラグ約1,500tを積載し、熊本港で揚げ荷役を行う目的で、令和2年3月9日15時15分ごろ岡山県笠岡市笠岡港を出港した。 船長は、10日22時10分ごろ熊本県 <small>かみあまくさ</small> 上天草市湯島北方沖において二等航海士から船橋当直を引き継いだ後、海図で熊本港周辺の海域を確認し、熊本県熊本沖第1号灯浮標（以下、灯浮標については、「熊本県」を省略する。）と熊本沖第2号灯浮標との間を通過して同港に向かうつもりで、ヘッドアップ表示で6Mレンジとしたレーダー

	<p>を作動させて航行を続けた。</p> <p>船長は、本船が熊本港西南西方沖を約10.5ノットの対地速力で自動操舵により北東進中、前方に緑色の灯光と赤色の灯光を認め、熊本沖第1号灯浮標と熊本沖第2号灯浮標の灯光であると思い、両灯浮標の間を通過しようと右転した。</p> <p>船長は、本船が熊本港に向けて東北東進中、22時50分ごろ漁連緑川口西沖第1号灯浮標と漁連緑川口西沖第2号灯浮標との間を通過した後、22時55分ごろ熊本港西南西方沖に設置されていたのり養殖施設に進入したものの、このことに気付かず航行を続けた。</p> <p>船長は、機関を微速力前進として航行を続け、23時20分ごろ、前部甲板で投錨準備をしていた二等航海士から養殖施設を発見した旨の報告を受け、投光器を点灯して周囲を確認したところ、養殖区域の中を航行していることに気付いた。</p> <p>本船は、熊本港第2号灯浮標東方沖で左転した後、23時50分ごろ熊本港西方沖で投錨した。</p> <p>船長は11日06時40分ごろ熊本港に着岸した後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約3.6m、船尾約5.1mであった。</p> <p>熊本港沖の海域では、毎年10月下旬ごろから4月中旬ごろにかけてのり養殖漁業が行われており、本事故当時、のり養殖区域には灯浮標が多数設置されていた。</p> <p>熊本沖第1号灯浮標は、灯質が、単閃緑光、毎3秒に1閃光、光達距離が4Mである。</p> <p>熊本沖第2号灯浮標は、灯質が、単閃赤光、毎3秒に1閃光、光達距離が4Mである。</p> <p>漁連緑川口西沖第1号灯浮標は、灯質が、単閃緑光、毎4秒に1閃光、光達距離が3Mである。</p> <p>漁連緑川口西沖第2号灯浮標は、灯質が、単閃赤光、毎4秒に1閃光、光達距離が3Mである。</p> <p>船長は、漁連緑川口西沖第1号灯浮標及び漁連緑川口西沖第2号灯浮標をそれぞれ熊本沖第1号灯浮標及び熊本沖第2号灯浮標と見間違えてしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、GPSプロッターを作動させていたものの、緑色の灯光と赤色の灯光を認めて右転する際、船位の確認を行っていなかった。</p> <p>船長は、熊本港に入港するのが初めてであり、有明海沿岸付近に支柱のり養殖施設が設置されていることは知っていたものの、熊本港沖に浮流しのり養殖施設が設置されていることは知らなかった。</p> <p>船長は、レーダーの映りが悪かったので、レーダーでのり養殖施設の浮子等の映像を探知することができなかったと本事故後に思った。</p>

	<p>熊本県漁業協同組合連合会は、熊本県有明海のり養殖漁場図・浮流し灯浮標・浮標灯設置略図を作製してのり養殖区域についての情報を提供しており、また、海上保安庁刊行の漁具定置箇所一覧図6115（熊本、鹿児島）及び同庁ホームページの海洋状況表示システム（海しる）には、本事故発生場所付近が区画漁業権に基づき漁業が営まれる水域であることの情報を掲載している。</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、熊本港西南西方沖において、北東進中、同港に入港するのが初めての船長が、目視で見張りを行い、漁連緑川口西沖第1号灯浮標と漁連緑川口西沖第2号灯浮標の灯光をそれぞれ熊本沖第1号灯浮標と熊本沖第2号灯浮標の灯光であると思い、右転して熊本港に向けて東北東進を続けたことから、同港西南西方沖に設置されていたのり養殖施設に進入し、同養殖施設を損傷したものと推定される。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、熊本港西南西方沖において、北東進中、同港に入港するのが初めての船長が、目視で見張りを行い、漁連緑川口西沖第1号灯浮標と漁連緑川口西沖第2号灯浮標の灯光をそれぞれ熊本沖第1号灯浮標と熊本沖第2号灯浮標の灯光であると思い、右転して熊本港に向けて東北東進を続けたため、同港西南西方沖に設置されていたのり養殖施設に進入し、同養殖施設を損傷したものと推定される。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・夜間に航行する際は、GPSプロッターを活用し、船位の確認を適切に行うこと。 ・漁具定置箇所一覧図及び海しる等により、航行予定海域の水路調査を十分に行い、養殖施設等の設置場所を確認しておくこと。 ・感度を適切に調整したレーダーを使用して見張りを行うこと。 ・事故発生時には速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生経過概略図

