

船舶事故調査報告書

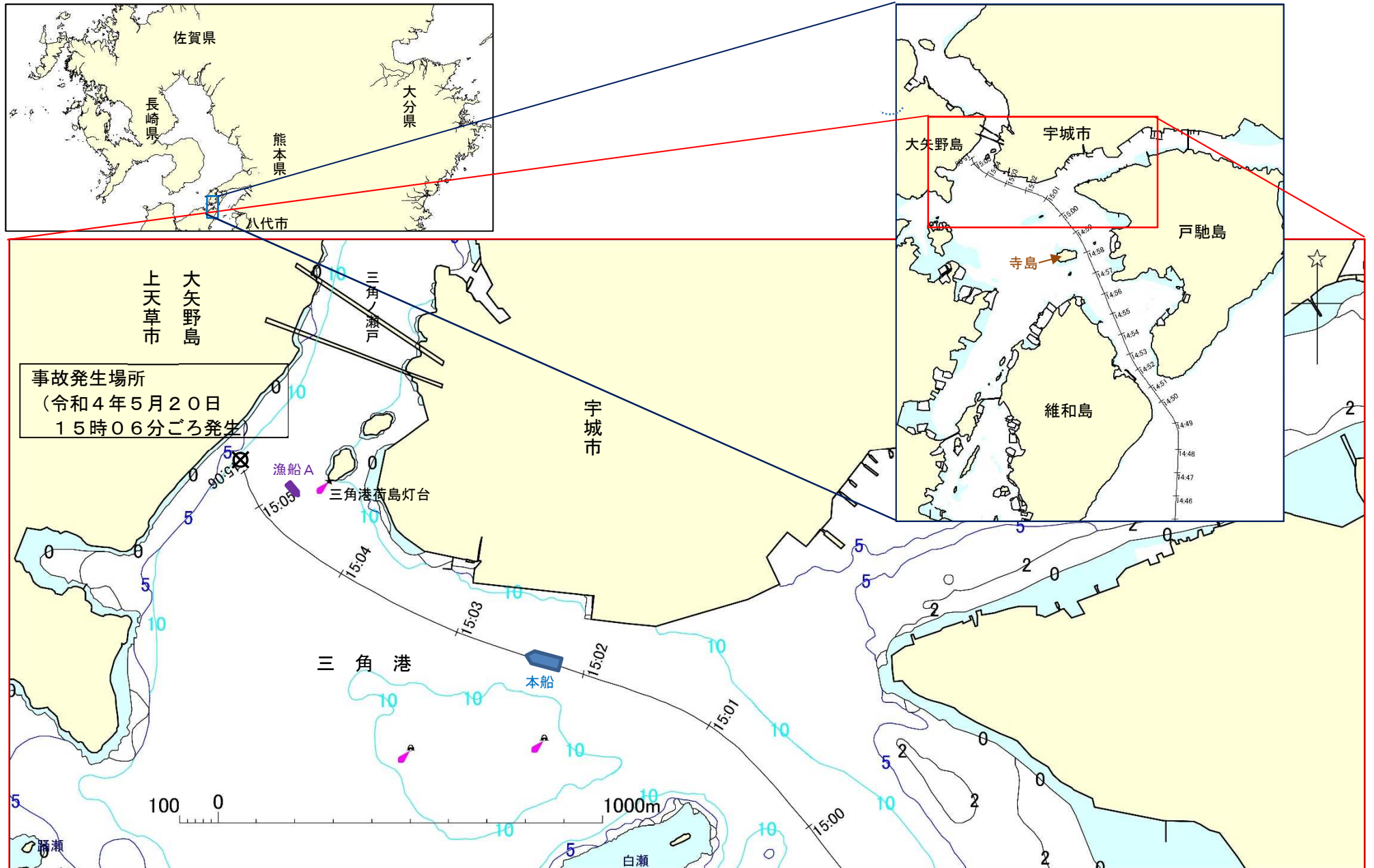
令和4年12月21日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年5月20日 15時06分ごろ
発生場所	熊本県上天草市大矢野島東岸付近（三角港） 三角港 荷島灯台から真方位276° 280m付近 （概位 北緯32° 36.5′ 東経130° 27.3′）
事故の概要	セメント運搬船第二辰巳丸は、右転しながら航行中、浅所に乗り揚げた。 第二辰巳丸は、船首船底部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和4年5月23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	セメント運搬船 第二辰巳丸、3,175トン 142485、東南海運株式会社（船舶所有者、A社）、株式会社辰巳商会（船舶借入人、運航者、B社） 94.98m×16.40m×7.50m、鋼 ディーゼル機関、2,647kW、平成27年6月16日
乗組員等に関する情報	船長 57歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成6年1月7日 免状交付年月日 平成30年9月18日 免状有効期間満了日 令和6年1月6日
死傷者等	なし
損傷	船首船底部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北西、風速 約0.6m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 南南東流約1ノット（kn）、潮高 約154cm（三角）
事故の経過	本船は、船長ほか11人が乗り組み、空船で、令和4年5月20日13時50分ごろ熊本県八代市八代港を出港し、三角ノ瀬戸を通航する予定で、長崎県松浦市松浦港に向かった。 本船は、0.5海里（M）及び1.0Mに設定したレーダー2台並びにGPSプロッターを作動させ、船長が、自ら操船に当たり、航海士をレーダー監視と見張りに、機関士を主機の操作に、甲板員を海図台

	<p>に配置して船位の記入にそれぞれ当たらせ、約11～12knの対地速力で、手動操舵により航行していた。</p> <p>船長は、14時58分ごろ熊本県山鹿市寺島東方沖を通過して主機を半速力前進とし、15時03分ごろ船首を三角ノ瀬戸南口付近に向けようとして右舵約5°を取った頃、同瀬戸南口中央付近に停留している漁船1隻（以下「漁船A」という。）を認めたので、汽笛を吹鳴した後、主機を微速力前進とした。</p> <p>船長は、15時04分ごろ漁船Aが停留したままだったので、主機を中立運転とし、双眼鏡を使用して漁船Aの動静を監視しながら右転を続けた。</p> <p>船長は、15時05分ごろ漁船Aを右舷方に見て通過しようと思って右舵一杯を取ったが、大矢野島東岸に向かう進路となり、機関士の「近いです」という声を聞き、すぐに主機を全速力後進としたものの、15時06分ごろ本船が同島東岸付近の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、B社担当者に本事故発生の連絡をするとともに海上保安庁に同旨の通報を行った後、乗組員の負傷の有無及び本船の浸水等の有無の確認を行った。</p> <p>本船は、B社担当者が手配したタグボートで引き出され、自力で航行して熊本県三角港際崎地区の岸壁に接岸して潜水調査が行われた後、運航が再開され、福岡県苅田町苅田港に向かった。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約2.10m、船尾約5.30mであった。</p> <p>船長は、平成6年ごろA社に入社し、同27年ごろから本船に乗り組むようになり、航海士として三角ノ瀬戸を通航した経験が約20回あったものの、令和4年4月21日本来の船長が休暇で下船したので、本船の交代船長として乗船したが、自ら操船して同瀬戸を通航するのは初めてであった。</p> <p>船長は、八代港から九州北部の港に向かう場合、これまでほとんどが長島海峡を経由して熊本県天草市天草下島の南方沖を通航するルートを航行していたが、本事故時、外海が荒天時に通航するルートである三角ノ瀬戸の航行経験を積むことと、時間短縮が目的で、三角ノ瀬戸を通航する航海計画で八代港を出港していた。</p> <p>船長は、船首を三角ノ瀬戸南口付近に向けようとして右舵約5°を取った後、右舵の角度を調整しながら同瀬戸南口中央付近に向けようと思っていた。</p> <p>船長は、本船の操縦性能表が船橋内に掲示されていたものの、正確な情報を把握していなかった。</p> <p>船長は、漁船Aが三角ノ瀬戸南口中央付近で停留したままであり、漁船Aが本船の右舷方に並んだ頃に右舵一杯を取れば大矢野島と漁船Aとの間を通航できると思って右転を続けたが、早めに本船を停船さ</p>

	せていれば良かったと本事故後に思った。
分析 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	あり なし なし 本船は、三角港を三角ノ瀬戸南口に向けて右舵約5°を取って右転中、船長が、漁船Aが三角ノ瀬戸南口中央付近で停留したことを認め た際、漁船Aが本船の右舷方に並んだ頃に右舵一杯を取れば大矢野島 と漁船Aとの間を通航できると思い、主機を中立運転とし、右転しな がら航行を続けたことから、漁船Aが本船の右舷方に並んだ頃に右舵 一杯を取ったものの、大矢野島東岸に向かう進路となり、同島東岸付 近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、本船の操縦性能表が船橋内に掲示されていたものの、正確 な情報を把握していなかったことから、右舵一杯を取れば大矢野島と 漁船Aとの間を通航できると思い、停船せずに右転しながら航行を続 けたものと考えられる。
原因	本事故は、本船が三角港を三角ノ瀬戸南口に向けて右舵約5°を取 って右転中、船長が、漁船Aが三角ノ瀬戸南口中央付近で停留したこ とを認めた際、漁船Aが本船の右舷方に並んだ頃に右舵一杯を取れば 大矢野島と漁船Aとの間を通航できると思い、主機を中立運転とし、 右転しながら航行を続けたため、大矢野島東岸に向かう進路となり、 同島東岸付近の浅所に乗り揚げたものと推定される。
再発防止策	B社は、本事故後、自社が運航する船舶に対して、次のとおり改善 策を講じることとした。 ・本船を含む3,000トン以上の船舶は、三角ノ瀬戸を通航させ ないこととした。 ・各船に対して本事故情報を展開し、狭水道通航時には緊急停船態 勢をとるよう指示した。 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。 ・船長は、狭水道に向けて航行中、自船の操縦性能を把握した上 で、航行の支障となる他船を認めた際、無理な航行を避けて早め に停船させること。

付図1 航行経路図



付表1 本船の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 (° -' -")			
14:30:13	32-30-23.5	130-29-05.8	008.0	008	11.4
14:35:03	32-31-18.9	130-29-14.4	007.3	008	11.5
14:40:02	32-32-17.7	130-29-21.6	002.5	004	12.0
14:45:02	32-33-18.0	130-29-27.5	005.2	004	12.0
14:50:23	32-34-20.6	130-29-19.1	323.1	324	11.7
14:55:01	32-35-07.1	130-28-48.3	337.3	337	11.7
14:56:01	32-35-18.0	130-28-43.1	337.5	338	11.8
14:57:01	32-35-29.0	130-28-37.7	337.2	337	11.8
14:58:01	32-35-39.9	130-28-32.2	336.6	335	12.1
14:59:01	32-35-50.5	130-28-25.3	324.3	321	12.0
15:00:01	32-35-59.9	130-28-16.4	322.0	320	12.2
15:01:01	32-36-08.4	130-28-06.4	305.9	297	11.8
15:02:01	32-36-12.7	130-27-53.9	288.4	288	11.2
15:03:01	32-36-16.3	130-27-41.3	290.8	296	11.3
15:04:01	32-36-21.3	130-27-29.7	300.2	305	10.5
15:05:01	32-36-27.0	130-27-21.5	322.4	343	7.6
15:05:28	32-36-29.6	130-27-20.1	342.2	353	5.9
15:05:36	32-36-30.0	130-27-20.0	337.3	356	2.4
15:05:42	32-36-29.9	130-27-19.9	325.6	357	1.0
15:06:01	32-36-29.9	130-27-20.0	319.1	356	0.1
15:07:02	32-36-30.0	130-27-20.0	319.1	356	0
15:08:02	32-36-29.9	130-27-20.0	319.1	356	0
15:09:02	32-36-30.0	130-27-19.9	319.1	356	0
15:10:02	32-36-30.0	130-27-19.8	319.1	356	0

※ 船位は、本船の船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置であり、GPSアンテナの位置は、本船の船首から69m、船尾から26m、左舷から11.9m、右舷から4.5mであった。また、対地針路は真方位である。