

船舶事故調査報告書

令和5年9月6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3月24日 18時00分ごろ
発生場所	福岡県宗像市大島北東方沖 倉良瀬灯台から真方位281° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯33° 55.4′ 東経130° 27.0′）
事故の概要	砂利運搬船第三伊勢丸は、北西進中、暗岩に乗り揚げた。 第三伊勢丸は、左舷船首部船底外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和4年4月7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	砂利運搬船 第三伊勢丸、486トン 134426、尚圓海運株式会社 64.69m（Lr）×13.00m×7.35m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年3月
乗組員等に関する情報	船長 69歳 四級海技士（航海） 免 許 年 月 日 昭和50年8月22日 免 状 交 付 年 月 日 令和元年10月16日 免 状 有 効 期 間 満 了 日 令和7年4月10日 航海士 51歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免 許 年 月 日 平成30年8月21日 免 状 交 付 年 月 日 令和3年9月22日 免 状 有 効 期 間 満 了 日 令和5年8月20日
死傷者等	なし
損傷	左舷船首部船底外板に破口等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮中央期 日没時刻：18時33分ごろ
事故の経過	本船は、船長及び航海士ほか4人が乗り組み、石灰石約1,450tを積載し、船首約3.80m、船尾約5.00mの喫水で、令和4年3月24日08時50分ごろ大分県津久見市津久見港を出港し、福岡

県福岡市博多港に向け、航行を開始した。

本船は、関門港を通過し、17時00分ごろ福岡県北九州市妙見埼北方沖の響灘において、航海士が船長と交替して単独の船橋当直につき、約11ノットの対地速力で自動操舵により西進を続けた。

航海士は、間もなくGPSプロッターの画面に前方の宗像市地ノ島周辺が表示されていないことに気付いたが、時間が経過すれば、そのうち画像が表示されるようになると思い、特に機器の操作を行わなかった。

航海士は、そのころ周囲にもやががかかっている陸岸がぼんやりとしか見えず、4Mレンジに設定されていたレーダーに陸岸が表示されていないが、レーダーの操作に不慣れだったので、レンジを切り替えずにいたところ、左舷船首方に関門港の方向に向かって東進する船舶を認め、同船舶の来た方向に向けて航行すれば安全に航行できると判断し、針路を左に転じて自動操舵装置の設定針路を変更し、西南西進を始めた。

航海士は、西南西進を続けていたところ、しばらくして、見たことのある地ノ島北端の陸地が近くに見えたので、本船が地ノ島とその北西方に所在する倉良瀬との間の水路付近に至ったことに気付いた。

航海士は、船長から倉良瀬には險礁が多数散在するので同瀬戸を航行しないようにと厳しく指示を受けていたものの、地ノ島と倉良瀬との間の水路の幅が狭かったので、どうすることもできず、同水路を通過して倉良瀬戸に入った。

航海士は、少しでも早く倉良瀬戸から出たいと思い、手動操舵に切り換え、右舵一杯として本船を右に転じた後、自動操舵に切り替えて北西進を始めた。

航海士は、そのころGPSプロッターに大島が映っていることに気付く、大島北東方に沖ノ瀬があることを知っていたものの、船長が厳しく航行を禁じていた倉良瀬戸に入ったことで思考が混乱し、沖ノ瀬の所在を十分に確認しないまま同瀬戸を回避しようとして北西進を続けていたところ、船底から強い衝撃を感じた。

航海士は、18時00分ごろ本船が浅所に乗り揚げたことに気付く、可変ピッチプロペラの翼角を中立としたところ、本船が前進を続けていたので、浅所を乗り切ったと思った。

船長は、船長室で休んでいたところ、船底から強い衝撃を感じ、本船が浅所に乗り揚げたと思って直ちに昇橋し、乗組員に指示して、全乗組員の安否、浸水の有無など船体の損傷状況を確認するとともに、本船所有者に本事故の発生を連絡した。

船長は、本船の浮力を確保する目的で、本船の船底に配置された六つのバラストウォータータンクから全ての海水を放出しようとしたところ、左舷船首部船底に配置された No. 1バラストウォータータンク

(左舷) から海水を完全に排出できなかつたので、No. 1 バラストウォータータンク (左舷) を構成している船底外板に破口が生じていると思った。(図 1 参照)

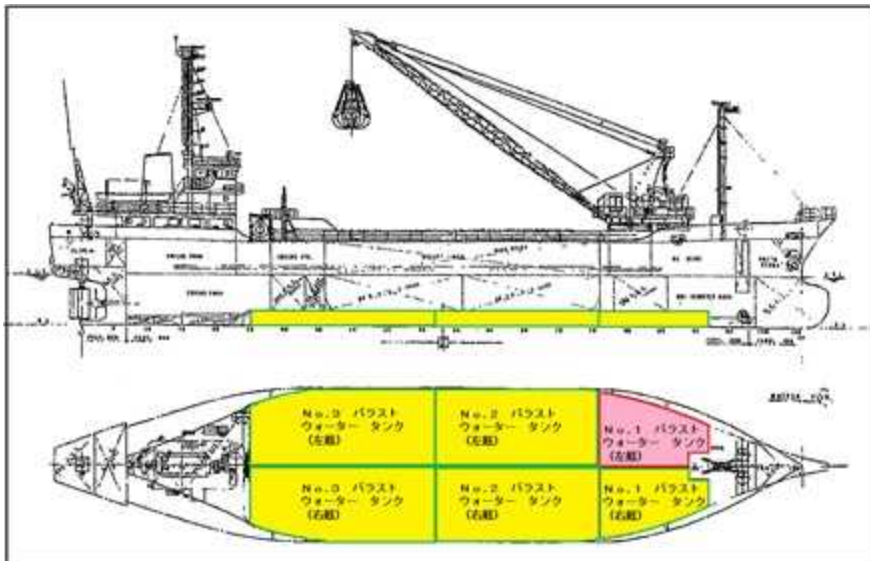


図 1 本船のバラストウォータータンクの配置状況

本船は、浸水が No. 1 バラストウォータータンク (左舷) で止まっていたので、船長が自力航行可能と判断し、自力航行により博多港に入港した。

航海士は、本船が博多港に入港した後、海上保安庁に 118 番通報した。

(付図 1 推定航行経路図、写真 1 修理中の本船 参照)

その他の事項

船長は、本船が大島北東方に所在する沖ノ瀬を乗り切ったことを本事故後に確認した。

航海士は、本事故の約 6 年前から商船に乗船し、主に機関士として勤務する中、約 3 年前、他船に航海士として初めて乗船し、1~2 か月の間船橋当直についてものの、すぐに下船し、令和 4 年 2 月から本船に航海士として乗り組み、本事故前に地ノ島及び大島周辺の海域を航行したことが 3~4 回あった。

航海士は、GPS プロッター以外的手段により自船の位置を確認しながら自船を航行させた経験がなかった。

本船の乗組員によると、過去に地ノ島周辺海域で GPS プロッターの画面が映らなくなる現象を経験した者はいなかった。

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、響灘を西南西進中、単独で船橋当直に当たっていた航海士が、船長から厳しく航行を禁じられていた倉良瀬戸に入ったことに気

	<p>付いて思考が混乱した状態となり、倉良瀬戸から早く出ようと北西進を開始したものの、思考が混乱したまま沖ノ瀬を回避しようとしたことから、沖ノ瀬に向かう針路となっていることに気付かないまま航行を続け、沖ノ瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士は、GPSプロッター以外の手段で自船を航行させたことがなく、響灘を西進中、GPSプロッターの画面に地ノ島周辺が映らなくなった際、左舷船首方に東進する船舶を認め、同船舶の来た方向に向けて航行すれば安全に航行できると判断し、変針して西南西進を始めたことから、倉良瀬戸に入ったものと考えられる。</p> <p>本船は、乗組員によると、過去に地ノ島周辺海域でGPSプロッターの画面が映らなくなる現象を経験した者がおらず、本事故後、同現象が確認されていないことから、同現象が一時的に発生したものなのか、その有無を含めて明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、響灘を西南西進中、単独で船橋当直に当たっていた航海士が、船長から厳しく航行を禁じられていた倉良瀬戸に入ったことに気付いて思考が混乱した状態となり、倉良瀬戸から早く出ようと北西進を開始したものの、思考が混乱したまま沖ノ瀬を回避しようとしたため、沖ノ瀬に向かう針路となっていることに気付かないまま航行を続け、沖ノ瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船橋当直の航海士は、不安を感じた時は速やかに船長を呼ぶこと。 ・ 船長は、航海士の技量や経験を十分に把握して、経験の浅い航海士を航海当直に当たらせる際、2人当直としたり、必要に応じて直接指導したりすること。

付図1 推定航行経路図

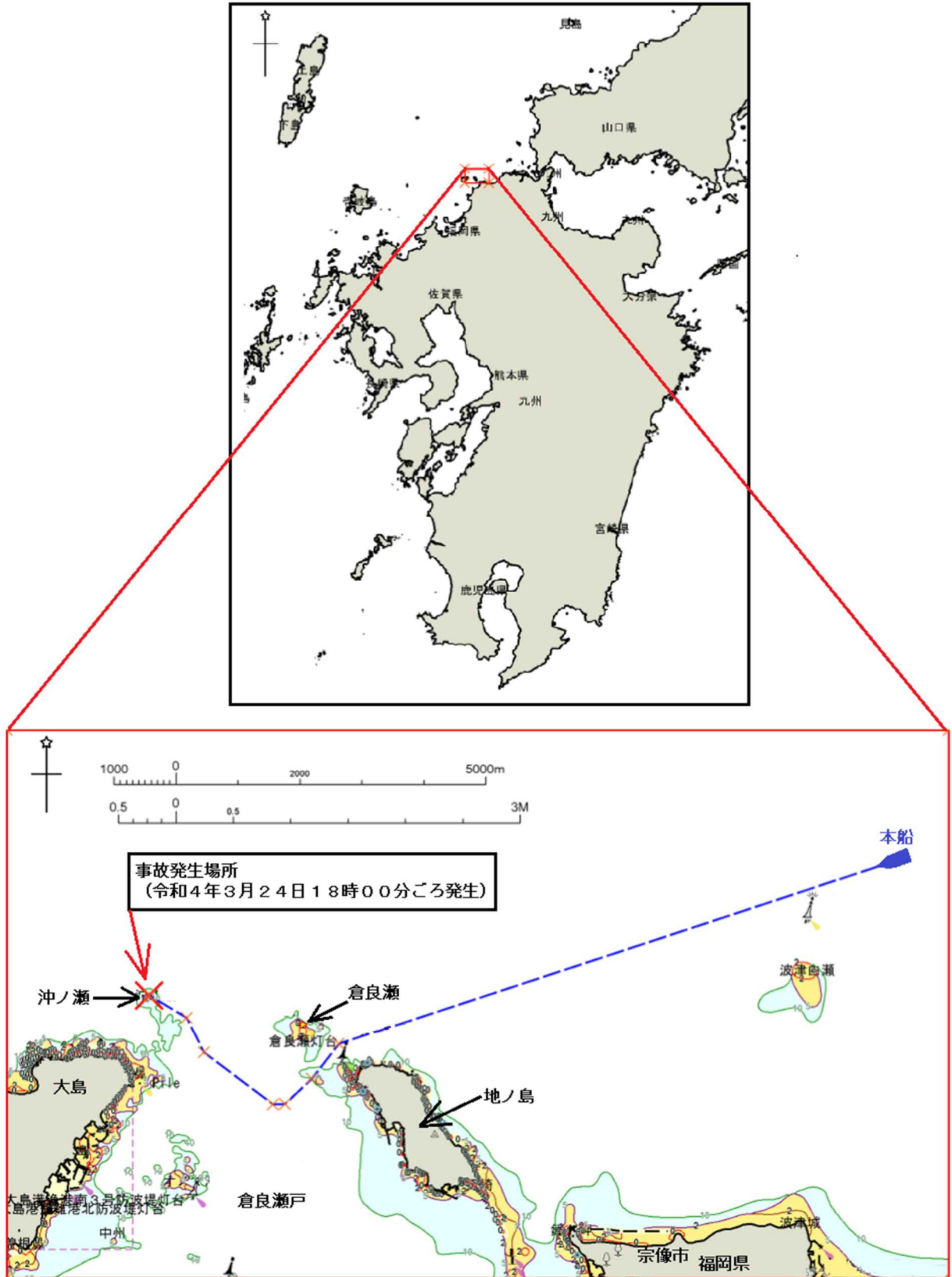


写真1 修理中の本船

