

船舶事故調査報告書

令和7年7月23日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和7年1月17日 05時04分ごろ
発生場所	大分県大分市 ^{（おおの）} 関埼北岸 関埼灯台から真方位348° 230m付近 （概位 北緯33° 16.1′ 東経131° 54.1′）
事故の概要	貨物船第三伊勢丸は、南南東進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年1月28日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	貨物船 第三伊勢丸、486トン 134426、株式会社紫光建物、株式会社紫光資材（船舶管理人、A社）
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）（履歴限定）
負傷者	なし
損傷	左舷船首部外板に凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約13cm （ ^{さかのせき} 佐賀関）、潮流 西流0.4～1.0ノット（kn）
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、石灰石約1,460tを積載し、大分県津久見市津久見港に向け、船長が、単独の航海当直につき、レーダー2台及びGPSプロッターを作動させ、関埼北西方沖を約10knの対地速力で自動操舵により南南東進していた。 船長は、関埼北北西方沖で^{（はやし）}早吸瀬戸を通過するため、操舵装置を自動操舵から手動操舵に切り替えた。 船長は、レーダー及び目視で周囲を確認して前路に航行の支障となる他船がなく、‘権現^{（ごんげん）}燈標と豊後平瀬燈標との間の予定通過地点’（以下「本件通過地点」という。）まで約2海里（M）の距離があったので、一旦自動操舵に戻して本件通過地点まで約1Mとなったところで再び手動操舵に切り替えようと思い、自動操舵に切り替えたつもりで船橋左舷後部の海図台に移動した。 船長は、海図台で船尾方に向いて航海日誌を記載していたところ、船体に衝撃を受けた。（図1参照）

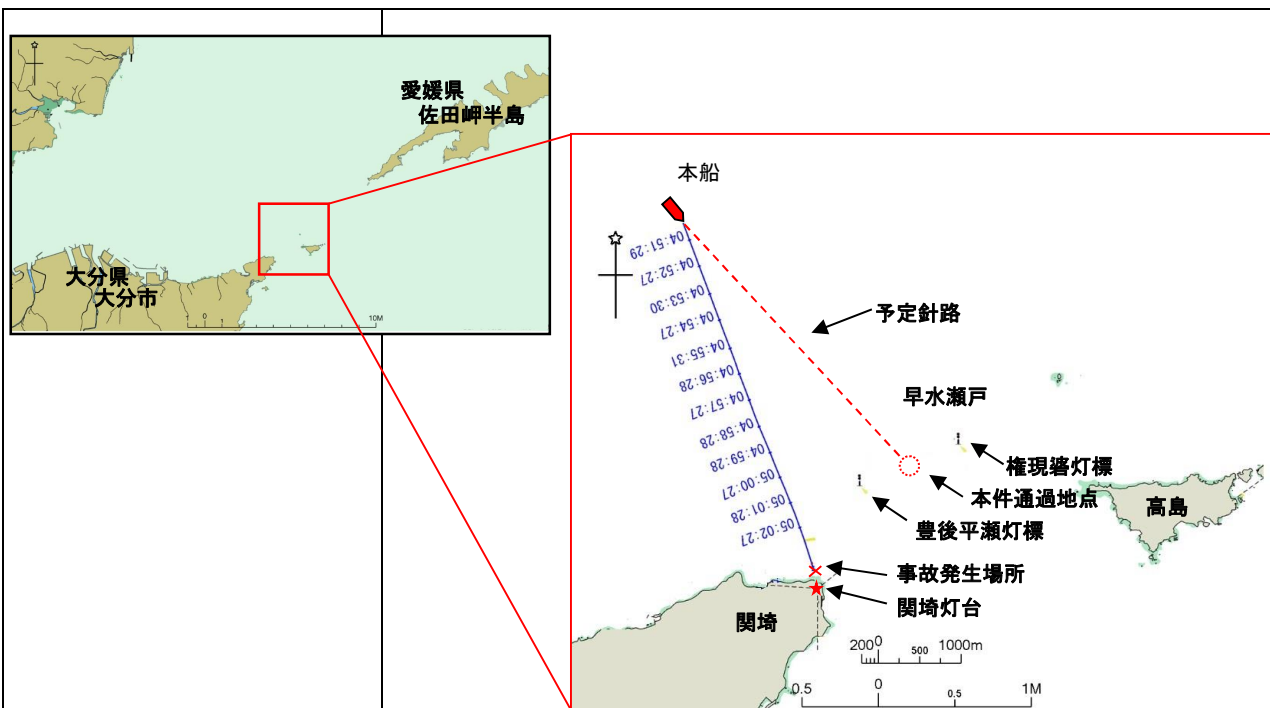


図 1 航行経路図

船長は、主機を停止し、サーチライトを照射して付近を見渡すと陸地が見えたので、本船が乗り揚げたことを知った。

船長は、操舵装置が手動操舵であったので、西流の潮流に圧流されて針路が変わったことに気付いた。

船長は、乗組員のけがの有無及び本船の浸水の有無を確認していたところ、他船から通報を受けた海上保安庁の海岸局から国際VHF無線電話で連絡を受けて本事故の状況を伝えるとともに、A社に本事故の発生を連絡した。

本船は、来援した巡視艇の監視の中、自力離礁して大分市高島南方沖に錨泊した。

本船の喫水は、船首約1.5m、船尾約3.8mであった。

本船の操舵装置は、操舵モードを自動操舵に切り替えることにより、風潮流により針路が変わっても、針路を補正しながら航行することができ、本事故当時、異状がなかった。

船長は、本事故当時、健康状態が良好であり、眠気もなく、操舵装置を手動操舵から自動操舵に切り替えなかった理由が分からなかった。

分析

本船は、関埼北北西方沖を南南東進中、船長が、本件通過地点まで約2Mの地点で前路に航行の支障となる他船がなく、本件通過地点から約1Mになった地点で手動操舵に切り替えようと判断し、自動操舵に切り替えたと思い込み、周囲の見張りを行わなかったことから、手動操舵のまま、西流の潮流に圧流されていることに気付かず、関埼北岸に乗り揚げたものと考えられる。

	船長は、自動操舵に切り替えたと思い込んだことから、船橋後部の海図台で作業を続け、周囲の見張りを行っていなかったものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、関埼北北西方沖を南南東進中、船長が、操舵装置を自動操舵に切り替えたと思い込み、船橋後部の海図台で作業を続け、周囲の見張りを行わなかったため、西流の潮流に圧流されていることに気付かず、関埼北岸に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 船橋当直者は、潮流に圧流される状況で航行中、レーダー等を活用して船位の確認をしながら、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 船橋当直者は、自動操舵装置の操舵モードを切り替える際、必ずスイッチを確認すること。