

船舶インシデント調査報告書

令和4年4月27日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	座洲
発生日時	令和3年10月6日 10時20分ごろ
発生場所	熊本県八代市八代港 八代港防波堤灯台から真方位171° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯32° 30.4′ 東経130° 32.1′）
インシデントの概要	砂利運搬船第二明彦丸は、東進中、浅礁域に座洲した。
インシデント調査の経過	令和3年10月7日、主管調査官（長崎事務所）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	砂利運搬船 第二明彦丸、497トン
船舶番号、船舶所有者等	141771、奄美産業開発有限会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 1、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の初期
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、定期修理の目的で、船首約1.70m、船尾約3.60mの喫水で、八代港内の造船所（以下、「本件造船所」という。）に向け、船長が目視により操船を行いながら、八代港の航路を北進し、同航路東側の小築島を右舷方に見ながら通過したところ、東北東方にクレーン群を認め、本件造船所のクレーンだと思い、右転して約4ノット（kn）の速力で東北東進中、浅礁域に座洲した。</p> <p>本件造船所に入渠するには、南北に通る八代港の航路を北進し、八代港防波堤の北側の八代港内港航路に向け、右転する必要があったが、船長はそのことを知らなかった。</p> <p>船長は、0.25Mレンジに設定したレーダー及び0.5Mレンジに設定したGPSプロッターを表示して航行していたが、同プロッターの地図情報は南西諸島のもので、八代港の地図情報は表示されず、船位の水深のみが表示されていた。</p> <p>本船には、八代港内の小築島までの記載がある小縮尺の海図を備え付けていたが、八代港の詳細が分かる海図を備え付けていなかった。</p> <p>船長は、本インシデントの5、6年前に、回航の目的で、本件造船所から奄美大島に向けて操船した経験があったが、八代港内の水路状況を覚えておらず、本インシデント当時、小築島を右舷方に見ながら通過した後、東北東方に見えた別会社のクレーン群を、漠然と覚えていた本件造船所のクレーン群だと思い、右転して東北東進していた。</p>

	<p>船長は、本インシデント発生前、GPSプロッターで現在位置の水深を確認したところ、約6mと表示されていたので、航行に支障はないと思っていた。</p>
分析	<p>本船は、八代港の海図及びGPSプロッターの地図情報の装備がない状況下、八代港の航路を北進中、船長が、東北東方に見えたクレーン群を本件造船所のクレーン群だと思い込み、右転して航路を外れて浅礁域に向けて東北東進したことから、同浅礁域に座洲したものと考えられる。</p> <p>船長は、以前、回航目的で本件造船所から出港操船を行った経験があり、漠然と覚えていた1度の航行経験のみに頼って航行したことから、目的地を誤認したものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、八代港の海図及びGPSプロッターの地図情報の装備がない状況下、八代港の航路を北進中、船長が、東北東方に見えたクレーン群を本件造船所のクレーン群だと思い込み、右転して航路を外れて浅礁域に向けて東北東進したため、同浅礁域に座洲し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"> ・ 船長は、入港経験に乏しい場所に入港する場合、先方に入港経路を確認し、必要な海図、水路誌及びGPSプロッターの地図情報等入手して入港計画を立てること。