

# 船舶事故調査報告書

令和5年12月20日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	標識灯損傷
発生日時	令和5年6月23日 07時50分ごろ
発生場所	三池港 三池港北防砂堤灯台から真方位207°30m付近 (概位 北緯33°00.2 東経130°23.5 )
事故の概要	貨物船東翔丸は、東北東進中、標識灯に接触し、標識灯が損傷した。
事故調査の経過	令和5年7月12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	貨物船 東翔丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	140520、東栄汽船株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 なし 標識灯 標体が下部から折れ、上部が水没して流失
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 北流約1.5ノット（kn）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、オイルコークス約1,500tを積載し、三池港第1区の内港（以下「内港」という。）で行われる荷役に備え、内港航路入口の南西方沖で錨泊して待機していた。</p> <p>内港航路は、内港に向かって東北東方向に延びる幅約70mの航路で、航路側端には標識灯が一定間隔で設置され、北側には北防砂堤が航路に沿って築造されている。また、内港に入港する船舶は、事前に港湾管理者に連絡し、内港航路内の他船の動静を確認することとされている。</p> <p>船長は、内港に向けて移動を開始する前に港湾管理者に連絡したところ、内港航路内の南側で浚渫船による掘下げ作業が行われており、可航幅が約50mとなっている旨の情報提供を受け、錨地を出発する際、目視で同航路入口付近に浚渫船を認めた。</p> <p>船長は、GPSプロッターを作動させ、単独で操船に当たり、北東進後、浚渫船を右舷方に見ながら東北東進して内港航路に入るつもりで、同航路入口の北寄りの場所を針路目標に定め、同目標に向けて適宜右舵を取った。</p> <p>船長は、専ら目視で船位を確認しながら、船首を針路目標に向けて約7knの対地速力で東北東進中、内港航路入口まで約300mとなっ</p>

	<p>た頃、船首が同目標の北側に向くようになったので、潮流により船体が北方に圧流されていると考え、同目標に向首するように右舵を取ったが、船体が圧流され続けた。</p> <p>船長は、内港航路入口の北側に設置された標識灯（以下「本件標識灯」という。）及び北防砂堤が間近に迫ってきたので、右舵約30°を取るとともにバウスラストを右一杯としたが、本船の左舷船首部が本件標識灯に接触した。</p> <p>船長は、北防砂堤との衝突は回避し、内港航路を航行して内港の岸壁に着岸後、海上保安部に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、三池港周辺は、潮位の干満差が大きく、ある程度の強さの潮流が流れる海域であるとの認識を持っていたが、過去に内港航路に入った際、船体が圧流されたことがなかったため、同港周辺では潮流による操船への影響は小さいと思っていた。</p> <p>AIS記録によれば、本船は、東北東進を開始して以降、船首が針路目標の方向に向く一方、本件標識灯に向かう対地針路で航行しており、船首方位と対地針路の差が徐々に大きくなっていった。</p> <p>船長は、三池港周辺では潮流による操船への影響は小さいと思っていたので、同港周辺の潮流の流向及び流速を確認しないまま、航路入口の北寄りの場所を針路目標に定め、また、同目標に向けて航行中、GPSプロッターで詳しく船位を確認していなかった。</p> <p>船長は、三池港周辺の潮流の流向等を確認した上、潮流の影響を考慮に入れ、同航路入口の南寄りの場所を針路目標とすれば良かったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、内港航路に向けて東北東進中、同航路内の南側で掘下げ作業が行われ、北方に流れる潮流がある状況下、船長が、三池港周辺では潮流による操船への影響は小さいと思い、同航路入口の北寄りの場所を針路目標に定め、専ら目視で船位を確認しながら航行を続けたことから、潮流により船体が北方に圧流されて本件標識灯に接近し、右舵を取るなどしたものの、左舷船首部が本件標識灯に接触し、本件標識灯が損傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、三池港周辺は、潮位の干満差が大きく、ある程度の強さの潮流が流れる海域であるとの認識を持っていたが、過去に内港航路に入った際、船体が圧流されたことがなかったことから、同港周辺では潮流による操船への影響は小さいと思っていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、内港航路に向けて東北東進中、同航路内の南側で掘下げ作業が行われ、北方に流れる潮流がある状況下、船長が、三池港周辺では潮流による操船への影響は小さいと思い、同航路入口の北寄りの場所を針路目標に定め、専ら目視で船位を確認しながら航行を続けたため、潮流により船体が北方に圧流されて本件標識灯に接近し、左舷船首部が本件標識灯に接触したことにより発生したものと考</p>

	えられる。
<b>再発防止策</b>	<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"><li>・ 船長は、幅の狭い航路に入ろうとする場合、潮流に圧流されて航路入口付近の標識灯などに衝突しないよう、事前に潮流の流向及び流速を確認した上、潮流の影響を考慮に入れて針路目標を定めるとともに、同目標に向けて航行中は、船体の圧流に留意し、目視に加え、GPSプロッター等の航海計器を有効活用して船位の確認を行うこと。</li></ul>