

平戸瀬戸 夜間の北航船は 田平港の防波堤に注意！



平成26年5月



運輸安全委員会事務局長崎事務所

「どこで、どんな船の事故が起きているか」を地図上で簡単に探せるようになりました。ぜひご利用ください！



～地図から探せる事故とリスクと安全情報～

<http://itsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

- 平戸瀬戸においては、平成21年～25年までに、北航船が、夜間、瀬戸最狭部の平戸大橋を通過後、船位の確認を行わなかったことから、田平港の防波堤に衝突する事故が4件発生しています。
- 事故に至った主な背景要因は、次のとおりです。

- ・防波堤上に設置された点滅灯を、作業中であることを示す点滅灯だと思い込んだ。(事例1)
- ・視界制限時、変針予定場所を通過して変針した。(事例2)
- ・防波堤の後背地の灯火により、防波堤に気付かず、陸岸までの距離に余裕があると思った。(事例3)
- ・水路調査を行わず、航路標識を誤認した。(事例4)

- 海上保安庁刊行の九州沿岸水路誌（書誌第105号（平成22年2月刊行））には、

- 平戸瀬戸通航時の一般的注意事項として、

- (抜粋) ・できるだけ夜間の通峡は避けたほうがよい。
- ・北流は6ノット以上に及ぶことがあるから、低速船は北流の最強時を避けて通航するほうがよい。
 - ・強い潮流のときは、潮待ちすること。

- 北航針路法として、

- (抜粋) ・水道南口の中央を進む。
- ・水道中央付近から徐々に変針し、黒子島北東端の少し西方を船首に見るように操船して南風崎の西方200～250mの地点へ進む。

と記述されています。



(1)防波堤に設置された点滅灯を見誤り、船位の確認を行わなかった事例

概要：本船は、船長ほか7人が乗り組み、夜間、平戸大橋を通過後、平戸瀬戸を北進中、平成23年11月7日05時10分ごろ田平港の防波堤に衝突した。

本船は、右舷船首尾外板に破口及び擦過傷を生じ、防波堤は、角部に欠損を生じ、点滅灯1基が倒壊した。

天気:曇り 風:なし 視界:良好 潮流:北東流約1~2ノット

本事故の発生状況

本 船

船種：漁船
総トン数：199トン
長さ：39.8m

本船は、船長が単独で当直に就き、約10ノットの対地速力で手動操舵によって北進中、平戸大橋を通過した頃、船首方に3つの黄色点滅灯を視認した。

船長は、中央の点滅灯(以下「中央点滅灯」という。)が、光が強く手前に見えたことから、田平港の防波堤沖で作業中であることを示す点滅灯だと思った。

本船は、中央点滅灯の北方に黒々と見えた防波堤と中央点滅灯との間を航行するつもりで、針路を少し右に取り、中央点滅灯の東側へ向けて航行した。

船長は、本船が防波堤に接近していることから、不審に思ってレーダーを見たところ、中央点滅灯が防波堤に設置された点滅灯であることに気付いた。

船長は、平戸大橋を通過した頃から、3基の点滅灯が気になり、レーダーやGPSプロッター、灯台の灯光を見ていなかった。

船長は、防波堤に設置されていた照明灯が、平成22年12月から3つの黄色点滅灯に取り替えられていることを知らなかった。

本船は、左舵を取ったものの、右舷船首部が防波堤に衝突した。

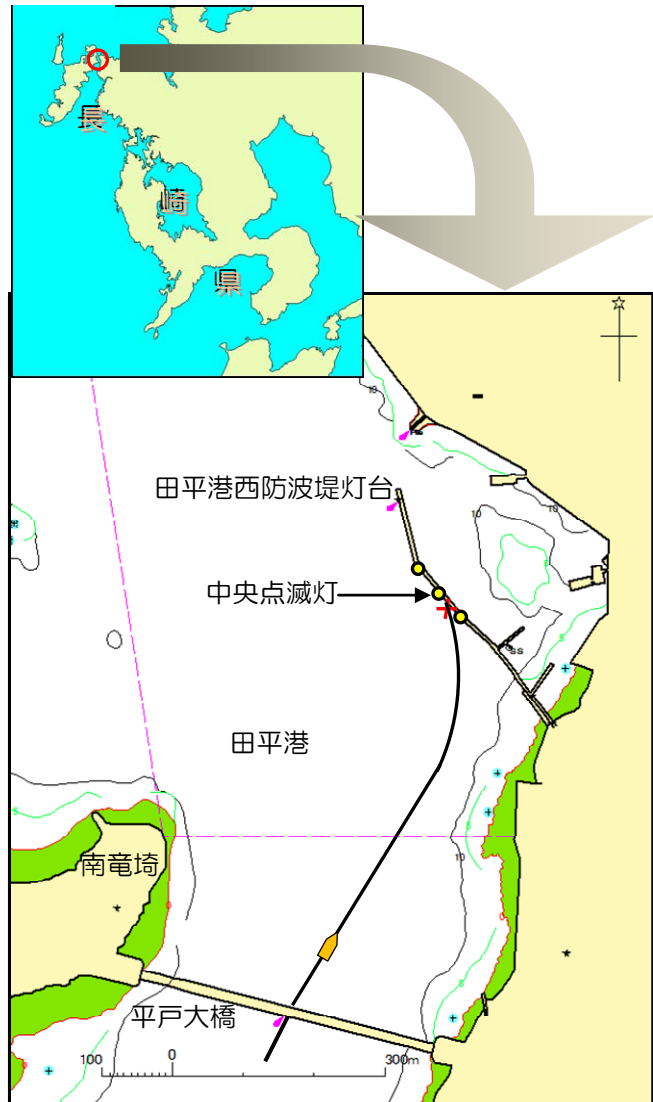
衝突

原 因

本事故は、夜間、本船が、平戸瀬戸を北進中、船長が、船首方に視認した中央点滅灯を田平港の防波堤沖で作業中であることを示す点滅灯だと思い込み、中央点滅灯と防波堤との間を航行しようとし、中央点滅灯の東側に向けて航行したため、中央点滅灯が設置されていた防波堤に向けて航行することになり、防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられ

教 訓

狭水道を通過する場合は、航路の情報を事前に入手し、レーダー及びGPSプロッターにより、船位の確認を行うこと。



Point

- 航路の情報を事前に入手
- レーダーやGPSプロッターを活用して船位を確認

(2) 視界制限時、レーダーによる見張りを強化せず、船位の確認を行わなかった事例

概要：A船は、船長ほか4人が乗り組み、B船の船尾に船首部を結合してA船押船列を構成し、夜間、霧によって視界が制限された平戸瀬戸の平戸大橋付近を北進中、平成23年5月21日20時38分ごろ田平港の防波堤に衝突した。

A船及びB船は、右舷船尾に凹損を伴う擦過傷を生じ、防波堤には、セメント剥離を生じた。

天気:霧 風向:南 風力:2 視程:約100m 潮流:北北東流約1ノット

本事故の発生状況

押船列

A船 船種:押船 総トン数:413トン
B船 船種:バージ 総トン数:約3,895トン
押船列全長:約116m

押船列は、船長が単独で当直に就き、約13ノットの対地速力で自動操舵により、青砂崎灯台付近を北進中、船長は、2台のレーダー及び目視で見張りをを行いながら航行した。

船長は、視程約100mの視界制限状態となったことを知ったが、早朝から業務に就いていた乗組員を休ませようと気遣い、当直体制を強化しなかった。

押船列は、視界制限状態下、約9ノットに減速して航行し、平戸大橋の手前で更に約6.5ノットに減速して航行中、レーダーで反航船を感知したので、左舷対左舷で通過するため、平戸瀬戸最狭部の右側を航行した。

船長は、反航船がいなければ、平戸瀬戸南口の中央寄りに針路を取るつもりでいた。

押船列は、平戸大橋を通過して反航船とも通過し終え、船長は、目視で前方の状況を確認しようとしているうち、変針場所に達したと思い、左舷10°で左転を開始した。

船長は、レーダーで船位の確認を行わなかったことから、押船列は、変針場所を通過していた。

押船列は、船長がレーダーを見て防波堤が近いことに気づき、減速、左舷一杯としたが、右舷後部が防波堤に衝突した。

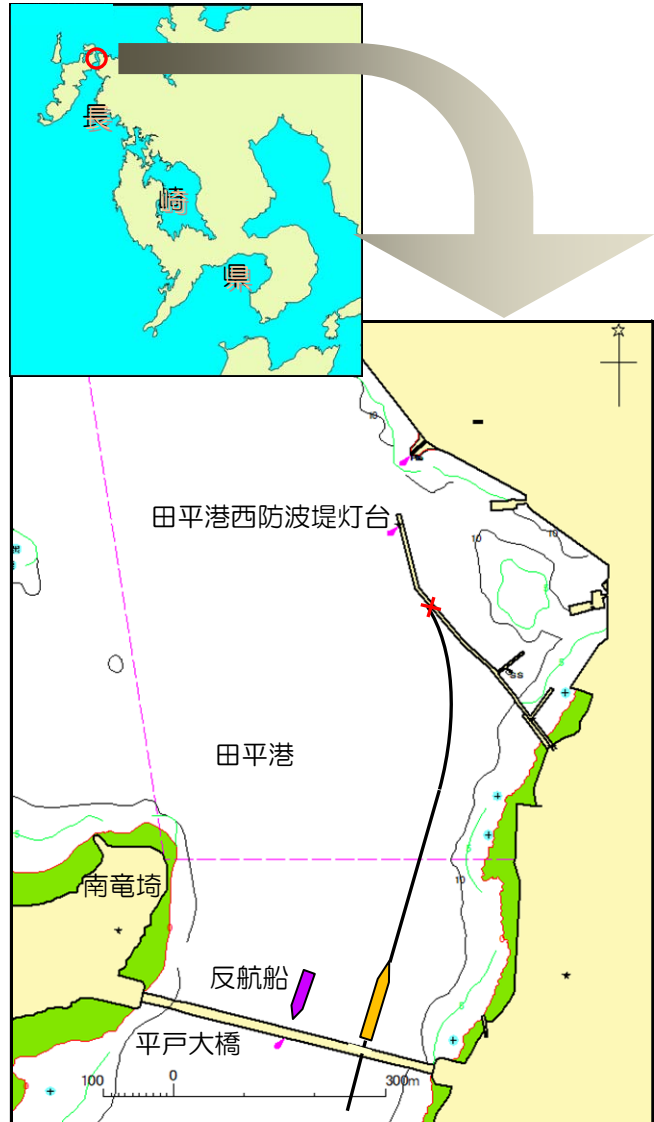
衝突

原因

本事故は、夜間、押船列が、霧によって視界が制限された平戸瀬戸の平戸大橋付近を北進中、船長が、ふだんの変針場所に達したと思い、いつものように左舷10°で左転を開始したが、レーダーで船位の確認を行わなかったため、ふだんの変針場所を通過しており、田平港の防波堤に接近して衝突したことにより発生したものと考えられる。

教訓

視界制限状態においては、2人当直とするなどし、レーダーによる見張りを強化して船位の確認を行うこと。



Point

- 視界制限時は、2人当直で見張りを強化
- レーダーを活用して船位を確認

(3)防波堤後背地の灯火により、防波堤に気付かず、船位の確認を行わなかった事例

概要：本船は、船長及び一等航海士ほか3人が乗り組み、夜間、平戸大橋を通過後、平戸瀬戸を北進中、平成21年12月18日19時50分ごろ田平港の防波堤に衝突した。

本船は、バルバスバウに凹損及び亀裂、右舷外板に擦過傷等を生じ、防波堤は、電柱に損壊等を生じた。

天気:曇り 風向:西北西 風力:4 潮流:平戸大橋北方約1海里の瀬戸中央部 北流約3ノット

本事故の発生状況

本 船

船種：貨物船
総トン数：698トン
長さ：82.02m

本船は、一等航海士が単独で当直に就き、平戸島西方を北進中、強い風浪を受けて予定針路を航行できなくなったことから、平戸瀬戸を通航することとし、平戸瀬戸に向けて反転した。

一等航海士は、航海計画を変更して平戸瀬戸を通航することを船長に報告しなかった。

船長は、乗組員の平戸瀬戸通航経験が少なかったため、夜間は、平戸瀬戸を通航しないようにしており、出港時、当直者に平戸島西方を北進するように海図へ針路を記載し、指示していた。

本船は、一等航海士が自動操舵によって航行中、食堂で食事をしていた船長は、乗組員から間もなく平戸大橋を通過することを知らされ、急いで昇橋し、一等航海士と操舵を交代した。

船長は、前方にぼんやりと建物と街灯りが見え、陸岸とまだ距離があると思い、また、反航船がいることも考えられたので、航路の右側を航行しようとし、平戸大橋を通過してすぐには左転しなかった。

本船は、船長が船首方向の街灯りを見ながら北進中、突然、船首方に防波堤が見えてきたことから、舵を手動操舵に切り替えて左舵35°を取り、機関を後進にかけたが、船首部が防波堤に衝突した。

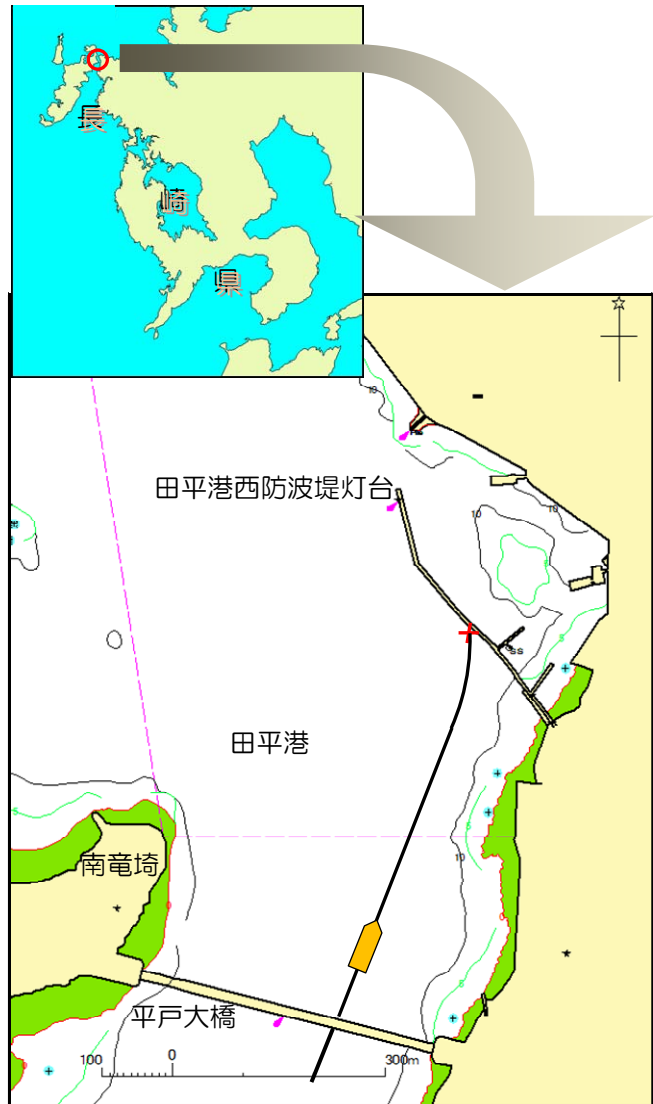
衝突

原 因

本事故は、夜間、本船が、平戸瀬戸の平戸大橋付近を北進中、船長が、船位の確認を行わなかったため、田平港の防波堤に接近していることに気付かず、防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。

教 訓

狭水道を通過する場合は、レーダー及びGPSプロッターにより、船位の確認を行うこと。当直者が、航海計画を変更したい場合、船長に報告すること。



Point

- 航海計画を変更するときは余裕を持って船長に報告
- レーダーやGPSプロッターを活用して船位を確認

(4) 航路標識を誤認して航行し、船位の確認を行わなかった事例

概要：本船は、船長及び次席一等航海士ほか3人が乗り組み、夜間、平戸大橋を通過後、平戸瀬戸を北進中、平成21年10月21日20時30分ごろ田平港の防波堤に衝突した。
本船は、バルバスバウに曲損及び亀裂、破口等を、右舷外板に擦過傷をそれぞれ生じ、防波堤は、約5mの擦過傷及び外灯柱1本の折損を生じた。
天気:曇り 風向:西北西 風力:1 潮汐:上げ潮末期

本事故の発生状況

本 船

船種：貨物船
総トン数：499トン
長さ：75.50m

本船は、次席一等航海士が単独で当直に就き、平戸瀬戸を北進した。

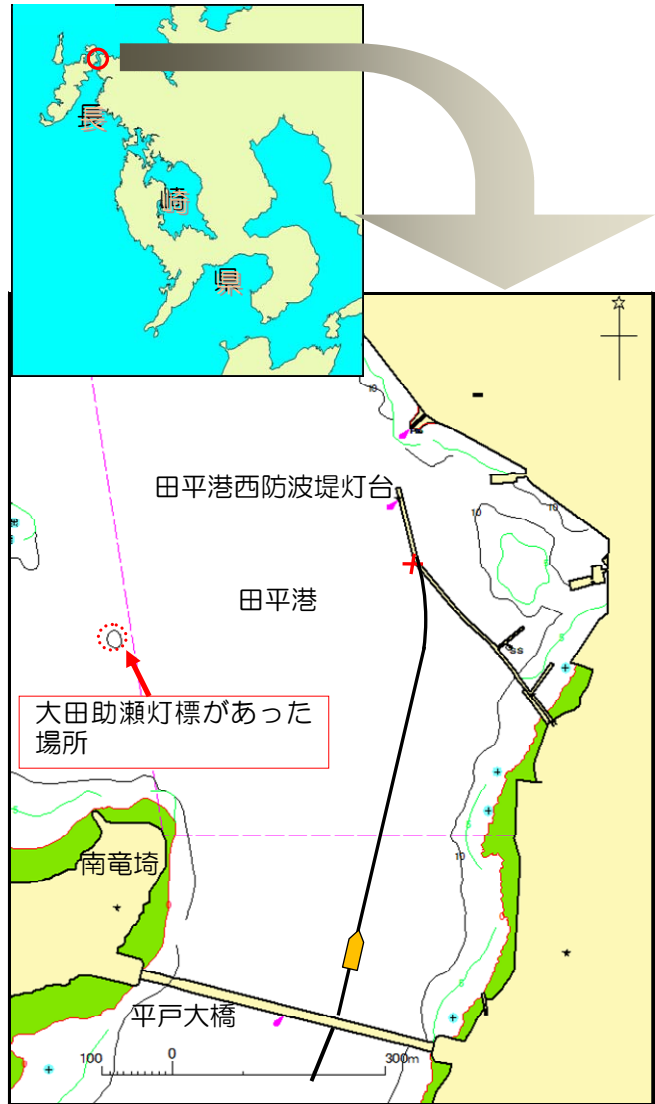
次席一等航海士は、左舷前方の田平港西防波堤灯台を5年前（平成16年）に撤去された大田助瀬灯標と誤認した。

次席一等航海士は、水路調査を行っていなかった。

本船は、針路を誤って航行して田平港の防波堤直前で気づき、舵を左に取ったが間に合わず、船首部が防波堤に衝突した。

次席一等航海士は、田平港の防波堤に向かって航行していることに気付かず、防波堤が目前に迫って気付いた。

衝突



Point

- 事前に海図やGPSプロッター等で予定航行経路の水路を調査
- レーダーやGPSプロッターを活用して船位を確認

原 因

本事故は、夜間、本船が、平戸瀬戸を北進中、水路調査を行わず、また、船位の確認を行っていなかったため、田平港の防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。

教 訓

狭水道を通過する場合は、船長が在橋し、レーダー及びGPSプロッターにより、船位の確認を行うこと。

事前に海図やGPSプロッター等で予定航行経路の水路調査を適切に行うこと。

まとめ

平戸瀬戸は、九州北岸から西岸に航行する際の最短通路であり、多数の船舶が航行するとともに、可航幅が狭く、潮流も速いことから、九州西岸最大の難所となっており、通航は決して容易ではありません。

夜間、平戸瀬戸を北航する船舶は、平戸大橋を通過後、前方の田平港の防波堤に注意し、航行経験が豊富であっても、目視のみに頼らず、レーダーやGPSプロッターを活用して船位を確認しながら航行しましょう。

本冊子が、船舶の乗組員はもとより、海事関係者の安全通航に対する理解を一層深め、同種事故の再発防止に寄与することができれば幸いです。

問い合わせ先

運輸安全委員会事務局長崎事務所

〒850-0921 長崎県長崎市松が枝町7-29

長崎港湾合同庁舎4階

TEL 095-821-3537 FAX 095-828-1954

長崎事務所代表アドレス：nagjim-u63b7@qst.mlit.go.jp

