

平戸瀬戸の海難

(その3 「乗揚海難」)



**夜間の乗揚海難、レーダー不使用が約6割！
乗揚の約7割が順潮流時に発生！**

平成16年3月
長崎地方海難審判庁

目 次

はじめに	1
第1 海難発生状況	2
1 船種別の発生状況	2
2 トン数別の状況	2
3 時刻別の発生状況	2
4 潮流別の発生状況	3
平戸瀬戸潮流図	4
5 当直者の状況	4
(1) 乗組員数及び船橋当直者数の状況	4
(2) 通航時の操船者	5
(ア) 船長自ら操船指揮を行ったもの	5
(イ) 船長以外の者が操船を行ったもの	5
(3) 操船者としての通航経験	6
6 発生に至る状況	6
(1) 発生地点と進路の状況	6
(2) レーダーの使用状況	7
(3) 乗揚前の操船状況	8
第2 海難原因	8
1 船位不確認	9
2 針路選定不適切	9
3 居眠り	10
4 操船不適切	10
5 服務に関する指揮・監督の不適切	10
6 針路確認不十分	11
7 見張り不十分	11
第3 平戸瀬戸における乗揚海難の特徴	11
1 発生時間帯と潮流及び他船との関係	11
(1) 夜間の乗揚が多いこと	11
(2) 順潮流時の発生が多いこと	12
(3) 他船に注意を奪われて乗揚につながった例が多いこと	12
2 多発地点別乗揚の特徴	12
(1) 広瀬導流堤付近	13
(2) 黒子島付近	13
(3) 南風埼付近	14
第4 裁決事例	15
事例1. 広瀬導流堤付近の乗揚	15
事例2. 黒子島付近の乗揚	16
事例3. 南風埼付近の乗揚	17
終わりに	18

* : 表紙写真は、平戸市白浜から見た平戸瀬戸北口（左側が黒子島、中央が広瀬導流堤及び広瀬、右側が牛ヶ首）

はじめに

長崎地方海難審判庁の管轄区域内にある平戸瀬戸は、S字形にわん曲した狭い水道で、潮流も速く、複雑であるため海上交通の難所であり、衝突、導流堤衝突、防波堤衝突、乗揚等の海難が多く発生している。

そこで、当庁では、先にまとめた『平戸瀬戸の海難（その1「防波堤等衝突海難」）』及び『平戸瀬戸の海難（その2「船舶同士の衝突海難」）』に引き続き、平戸瀬戸で発生した乗揚海難について、平成5年から平成15年までに長崎地方海難審判庁で言い渡した裁決19件を分析し、その結果を『平戸瀬戸の海難（その3「乗揚海難」）』としてまとめた。

この分析が同種海難事故の発生防止に寄与できれば幸いである。

用語の定義

*調査海域：今回の調査では、長崎県平戸島北端鰐埼と長崎県北松浦郡田平町大瀬埼を結ぶ線、同町唐船鼻から270度（真方位、以下同じ。）に引いた線及び陸岸で囲まれた範囲とした。

*衝突：船舶が、航行中又は停泊中の他船と衝突又は接触し、船舶に損傷を生じたものをいう。

*衝突（単）：船舶が、岸壁、栈橋、灯浮標等の施設に衝突又は接触し、船舶に損傷を生じたものをいう。

*乗揚：船舶が、水面下の浅瀬、岩礁、沈船等に衝突又は底触し、喫水線下の船体に損傷を生じたものをいう。

*時刻：24時制とする。

*昼間：払暁から薄暮までの間をいう。

*夜間：昼間以外の時間帯をいう。

*引船列：引船及び被引船をいい、単位は1隻とする。

*押船列：押船及び被押船をいい、単位は1隻とする。

平戸瀬戸概略図

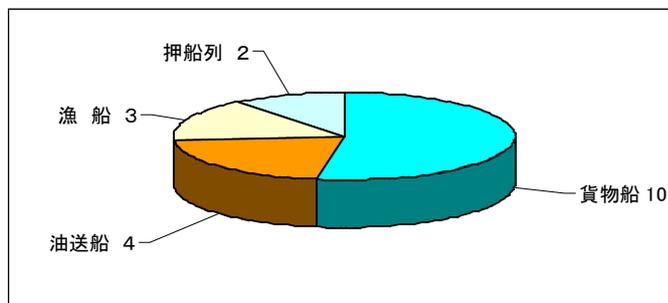


第1 海難発生状況

1 船種別の発生状況

対象とした19件の船種別発生状況については、貨物船10隻、油送船4隻、漁船3隻、押船列2隻の19隻であった(図1)。

図1 船種別発生状況 (単位: 隻)

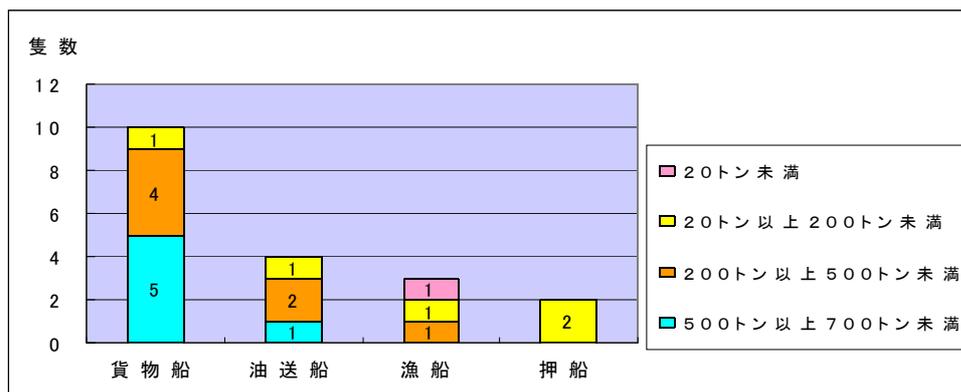


2 トン数別の状況

総トン数200トン以上700トン未満の貨物船及び油送船が6割

船種による総トン数別の状況は図2のとおりで、20トン未満の船は漁船が1隻、20トン以上200トン未満の船は、押船が2隻、貨物船、油送船、漁船が各1隻、200トン以上500トン未満の船は、貨物船が4隻、油送船が2隻、漁船が1隻、500トン以上700トン未満の船は、貨物船が5隻、油送船が1隻で、700トン以上の船はなく、200トン以上700トン未満の貨物船及び油送船が6割を占めていた。

図2 総トン数別の状況 (単位: 隻)



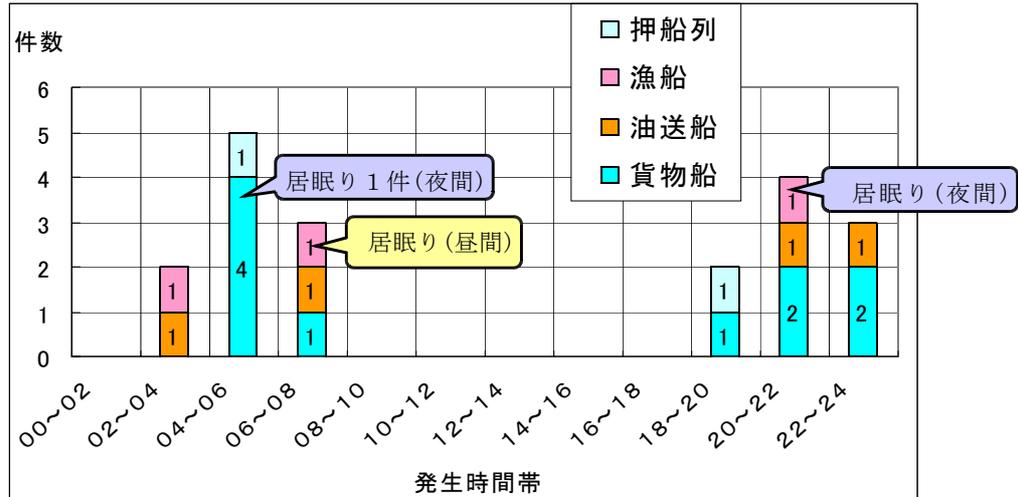
3 時刻別の発生状況

乗揚海難は、ほとんど夜間に発生

02時から08時及び18時から24時の夜間が18件、昼間が1件で、夜間の発生がほとんどを占めていた。

昼間の1件は、1人乗組みの漁船が自動操舵で漁場からの帰途、座った状態でソナーの魚群反応を監視中、連日の操業の疲れから居眠りに陥ったものであった(図3)。

図3 船種別発生時刻の状況



4 潮流別の発生状況

強い北流時・北航中の発生が多い

乗揚時の潮流を流向別状況に見ると、19件中北流時が12件で、南流時が5件、憩流時が2件で、北流時の発生が多く、通航方向別に見ると、南航時が19件中12件、北航時が7件で、南航時の発生がやや多い(図4)。

順潮流時では、北流時・北航中の発生が7件、南流時・南航中の発生が5件、合わせて12件で、順潮流時の方が、逆潮流時の北流時・南航中の5件よりも倍以上多かった。なお、南流時・北航中の発生はなかった。

流速別に見ると、順潮流時では、北流時・北航中の発生7件のうち5件が2ノット以上3ノット未満の強い潮流時に発生しているが、南流時・南航中の発生は、5件中4件は2ノット未満の潮流時であった。逆潮流時の発生は、北流時・南航中の5件で、うち3件は1ノット未満の弱い潮流時の発生であった(図5)。

強い北流に乗じて北航しているときの発生が多く、南航時は、潮流の流向・流速にかかわらず発生していた。

図4 潮流別発生状況

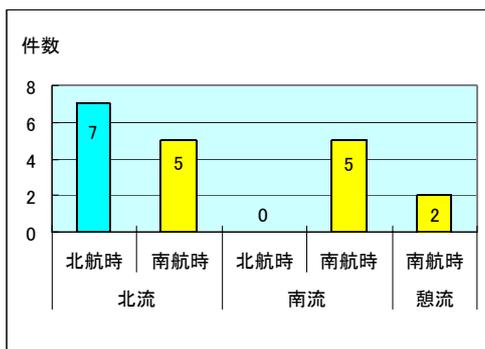
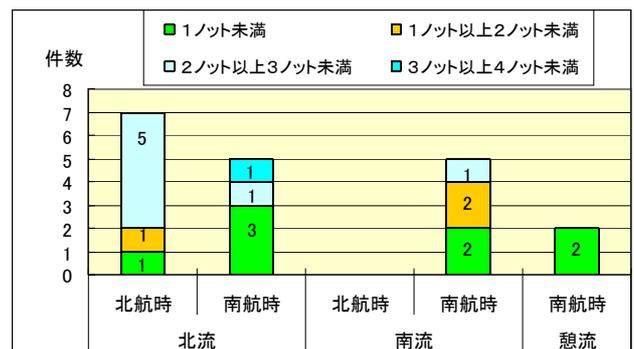
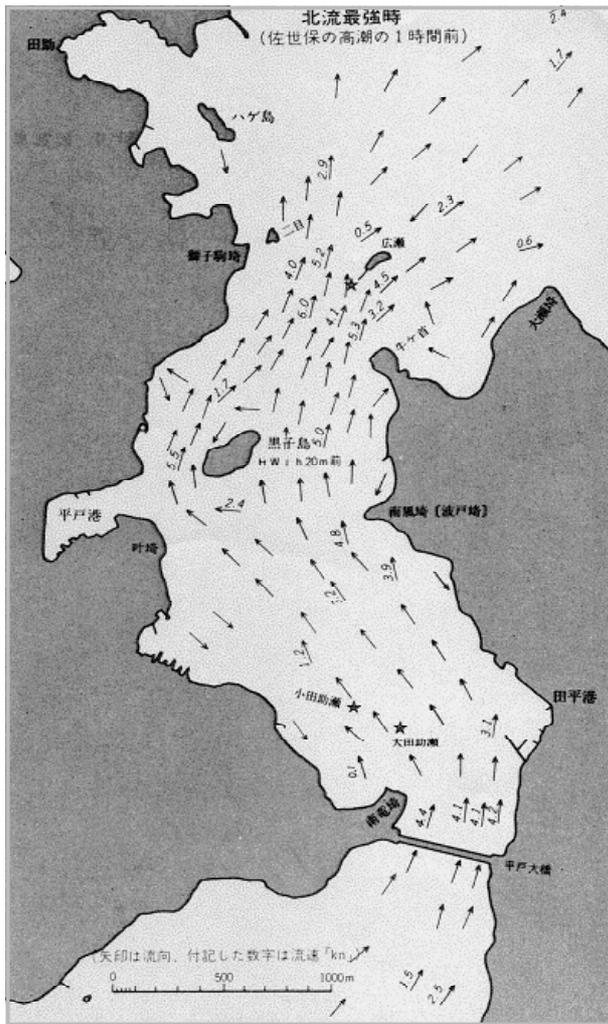


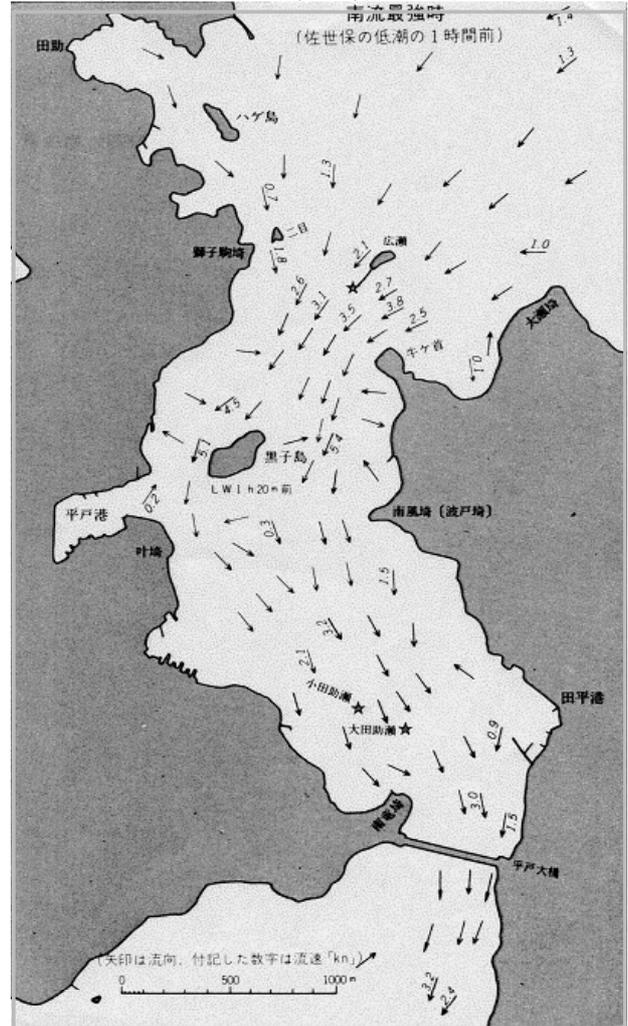
図5 流速別発生状況



第24図 平戸瀬戸潮流図（その1）



第25図 平戸瀬戸潮流図（その2）



（第24図 平戸瀬戸潮流図（その1）、第25図 平戸瀬戸潮流図（その2）とも「書誌第105号九州沿岸水路誌」（平成12年3月海上保安庁刊行）より転載。）

5 当直者の状況

(1) 乗組員数及び船橋当直者数の状況

通航時、単独当直の船が多い

19隻のうち、乗組員数が3人以上の船は18隻で、これを船種別で見ると、貨物船は5人が5隻、7人が2隻、4人が2隻、3人が1隻、油送船は8人、7人、6人、3人が各1隻、漁船は8人が1隻、4人が1隻、押船は6人が2隻であった。

19隻のうち、2人以上で船橋当直をしていた船が6隻、1人で船橋当直をしていた船が13隻であった（図6、図7）。

単独乗組みの漁船1隻を除けば、1人で操舵操船していた12隻は、平戸瀬戸を通航するに際し、複数での当直が可能であった。

図6 乗組員数

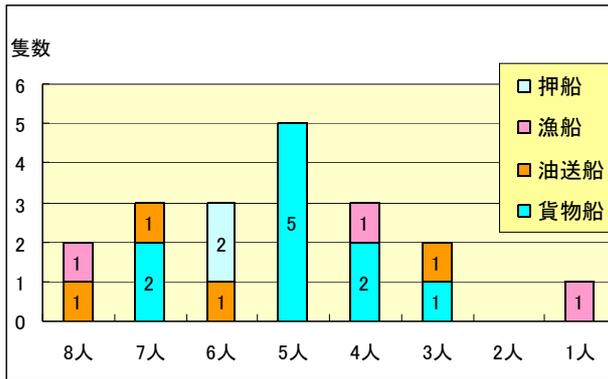
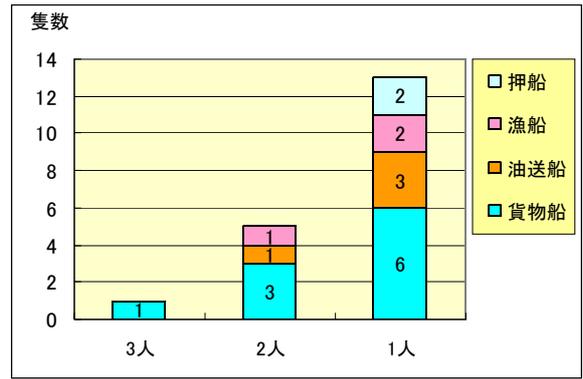


図7 船橋当直者数

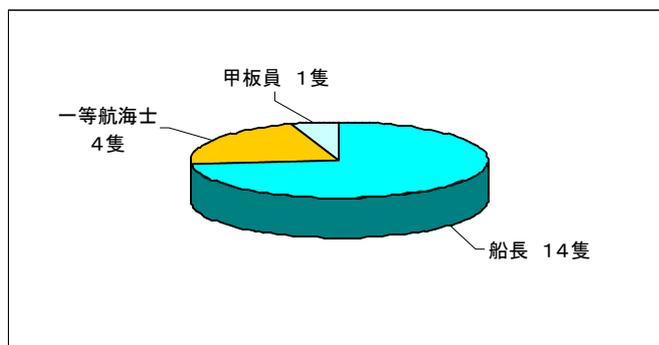


(2) 通航時の操船者

船長が操船していた船は8割弱

平戸瀬戸は、狭水道であり船長が操船指揮すべきところであるが、船長が操船していたものは19隻中14隻で8割弱を占め、他の5隻は、一等航海士が操船していたものが4隻、有資格の甲板員が操船していたものが1隻あった(図8)。

図8 操船者の職名



船長は、狭水道通航に備えて、昇橋予定地点を当直者にはっきりと指示し、昇橋予定地点に達したときは報告させること

(ア) 船長自ら操船指揮を行ったもの

14隻中、船長が単独当直していたものが9隻、操舵員を立てて操船していたものが5隻であった。なかには、南航船の船長は、昇橋予定地点に至ったときに報告するよう指示していたものの、当直者が、船長から指示された地点に至った際、他船がいなかったため、船長を少しでも休ませようと報告を遅らせた結果、船長が、指示していた地点より大幅に広瀬寄り昇橋し、錨泊船の作業灯を確認することに気を取られて針路選定を誤った例があった。

(イ) 船長以外の者が操船を行ったもの

一等航海士が操船していた4隻のうち2隻は、平戸瀬戸の単独の通航経験も幾度となくあることから操船を任されたもので、他の1隻は、10年の船長経験があるからと操船を任されたものであったが、通航は2回目であった。

甲板員が操船していた1隻は、船長は通航時操船に立つ予定であったものの、予定より早く平戸瀬戸に達し、単独当直中の有資格の甲板員が、船長に報告することなく自動操舵で操船し続けたものであった。

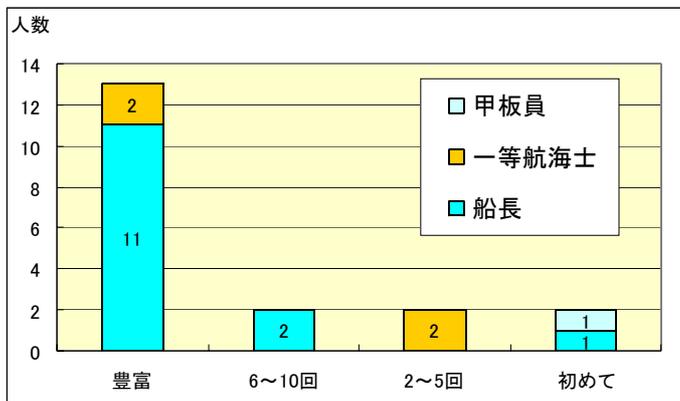
(3) 操船者としての通航経験

操船者の半数以上は、通航経験豊富との意識

操船者としての通航経験は、13人が経験豊富であると述べており、6回ないし10回2人、2回ないし5回2人、初めてだった者2人であった(図9)。

初めて操船した有資格の甲板員は、船長が、平戸瀬戸を自ら操船するつもりで仮眠していたところ、予定より早く同瀬戸に達し、仮眠中の船長に連絡することなくそのまま同瀬戸に入ったもので、その他の初めてだった者も含め海上経験は皆長く、操船は慣れているという過信からか、単独で操舵・操船していたケースが多い。

図9 操船者としての通航経験



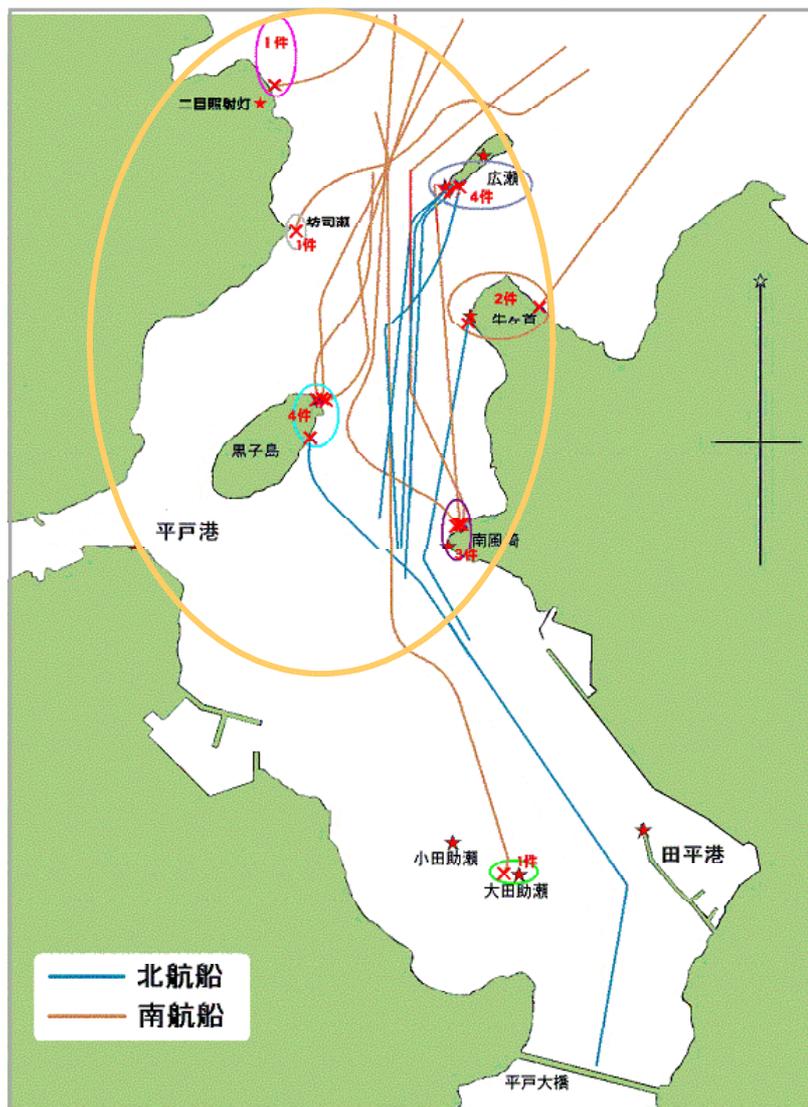
- ・通航は慣れていると過信しないこと
- ・船橋当直者は、平戸瀬戸に接近したら船長に報告し、操船の指揮を求めること

6 発生に至る状況

(1) 発生地点と進路の状況

発生地点は、広瀬導流堤付近4件、黒子島の北東岸の浅瀬4件、南風埼北側の浅瀬3件、牛ヶ首の浅瀬2件、ハゲ島ないし二目瀬付近2件、坊司瀬1件、大田助瀬1件、クロノギ鼻1件、平戸島北東端1件で、南風埼から二目瀬付近にかけて集中して発生しており、そのときの進路は図10のとおりであった。

図10 発生地点と進路の状況



(×印は乗揚地点。但し、ハゲ島の南端、クロギノ鼻及び鏝崎東側の乗揚3件を除く。)

(2) レーダーの使用状況

レーダーを使用していたのは19隻中8隻

19隻すべてがレーダーを装備していたものの、レーダーを使用していたのは8隻で、他の11隻中10隻は夜間の通航に際しレーダーを使用していなかった(表1)。

表1 レーダーの使用状況 (単位: 隻)

操船者	レーダー		計
	使用	不使用	
船長	6	8	14
一等航海士	2	2	4
甲板員		1	1
計	8	11	19

(3) 乗揚前の操船状況

南風埼付近から広瀬北西方付近で、他船に気を奪われて乗り揚げた例が半数 19 隻のうち、他船を避けようとしたり他船の動向監視に気を奪われて、広瀬導流堤付近や黒子島北東岸の浅瀬など、大田助瀬からハゲ島付近にかけて乗り揚げたもの 10 隻、灯火や街明かりなどを見て漫然と通航して乗り揚げたもの 3 隻、居眠りによるもの 3 隻、潮流の影響を考慮しなかったもの 2 隻、操舵号令が的確に伝わらずに乗り揚げたもの 1 隻であった（表 2）。

表 2 乗揚前の状況 (単位：隻)

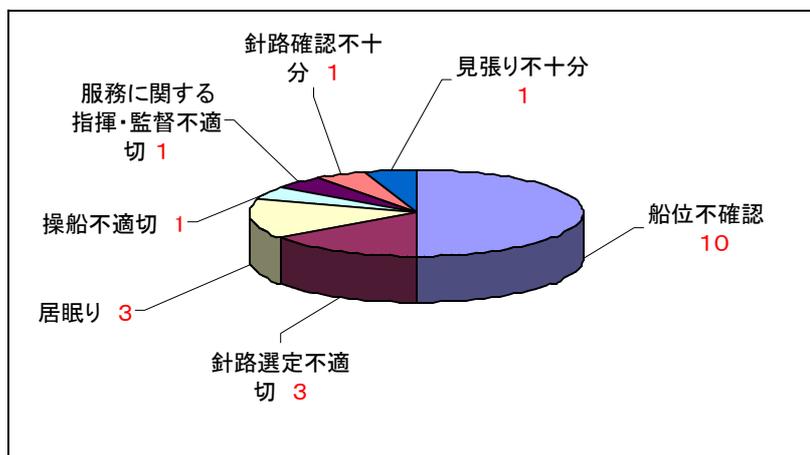
乗揚前の 状況 乗揚地点	他船を避航しようとした			他船の動向 に気を奪わ れていた	灯火等を見 て漫然と航 行していた	潮流の影響 を考慮し なかった	居眠り	操舵号令が的 確に伝わらな かった	計
	反航船	同航船	漁船群						
広瀬付近	2					1		1	4
黒子島付近	3				1				4
南風埼付近			1	1	1				3
二目瀬付近		1		1					2
牛ヶ首付近						1	1		2
坊司瀬					1				1
その他				1			2		3
計	7			3	3	2	3	1	19

第 2 海難原因

乗揚原因の半数以上が船位の不確認によるもの

19 件の海難原因は 20 原因で、そのうち船位不確認 10 隻、針路選定不適切 3 隻、居眠り 3 隻、操船不適切 1 隻、サービスに関する指揮・監督不適切 1 隻、針路確認不十分 1 隻、見張り不十分 1 隻で、このうち見張り不十分と針路選定不適切を併せて指摘されていたものが 1 隻あった（図 1 1）。

図 1 1 原因の種別 (単位：原因数)



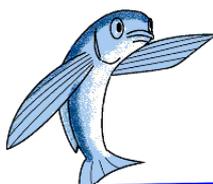
1 船位不確認

他船の動向などに気を奪われて船位不確認となったものが多い

船位不確認となった理由は表3のとおりで、他船を避航しようとしたもの5隻、他船の動向に気を奪われていたもの2隻、灯火や街明かりを見て通航していたもの2隻、潮流の影響を考慮していなかったもの1隻で、他船の動向に気を奪われたり、灯火を確認することや街明かりを見ていて、船位を確認することがおろそかになっていたものが船位不確認となる要因の9割を占めていた。

表3 船位不確認となった理由 (単位：隻)

船位不確認となった理由	レーダー	北航中		南航中		計
		使用	不使用	使用	不使用	
他船を避航しようとした			2	1	2	5
他船の動向に気を奪われていた		1			1	2
灯火や街明かりを見て通航していた				1	1	2
潮流の影響を考慮していなかった					1	1
計		0	3	2	5	10



- ・南風埼からハゲ島にかけては、潮流も速く水路幅も特に狭いところであり、この付近で他船と行き会ったときに海難が多く発生しているから、狭水道航法を守り、レーダーを活用し船位を十分確認して通航すること
- ・見張員をレーダーに付け、周囲の状況を逐一報告させること

2 針路選定不適切

針路選定不適切を指摘されたものの状況は次のとおりであった。

- ① 夜間、北流に乗じて東水道に向け北航中、それほど圧流されることはないと思い、広瀬導流堤灯台の手前150mで東水道に向けたが、2.5ノットの北流により広瀬に圧流されたもの
- ② 夜間、北流に乗じて西水道に向かうつもりで北航中、西水道の南航船に対する見張り不十分で、南航船を発見した際、広瀬導流堤付近で著しく接近することが判明し、広瀬導流堤灯台の手前200mで急きょ東水道に向けたものの、2.0ノットの北流により圧流されて広瀬導流堤下の浅瀬に乗り揚げたもの
- ③ 夜間、2ノットばかりの南南西流に乗じて西水道を南航する際、西水道に沿う針路とすることなく、西水道で錨泊している作業船の灯火を確認しているうちに工事用の標識灯を認め、同水道を斜航して坊司瀬に乗り揚げたもの

事前に水路誌や潮汐表などにより流向、流速等を調べ、潮流の影響を考慮した針路を選定すること

3 居眠り

居眠りから乗揚に至ったものは、漁船2隻と貨物船1隻で、いずれも疲労から居眠りして乗り揚げたものであった。

裁決では、2件は、立った姿勢で手動操舵にするなど、1件は、他に乗組員がいたから、眠気を生じた際、乗組員を昇橋させて2人当直体制とするなど、いずれも居眠り運航の防止措置をとるべきであったと指摘している。

- ・疲労から来る居眠り防止措置として、立って操舵する、あるいは2人当直体制とすること
- ・窓を開けて外気を入れるなどして、緊張を欠いた操船とならないようにすること

4 操船不適切

操船不適切を指摘されたものは、夜間、押船列が北流に逆航して平戸瀬戸を南航中、広瀬導流堤灯台の西側で北航船の灯火を視認し、同船が黒子島東岸に向首して避航の気配を見せないまま自船の前路に向けて接近する態勢でいるのを認められた際、速やかに減速して同船が自船の前路を航過するのを待つことなく進行し、同船と著しく接近する状況となってから右転し、黒子島の浅瀬に乗り揚げたものであった。

- ・勘や慣れからくる不適切な操船とならないように気を付けること
- ・あらかじめレーダーなどで避險線を設定し、黒子島に接近し過ぎないようにすること

5 服務に関する指揮・監督の不適切

服務に関する指揮・監督不適切を指摘されたものは、貨物船が、夜間、平戸瀬戸を順潮流に乗じて南風埼西側を北航中、舵を握っていた一等航海士は、往航時に西水道を通航したことから復航時も西水道を通航するつもりでいたところ、船長は、東水道に反航船を認めなかったことから、東水道を通航することとして、普通の口調で「東水道を通ろうか。」との号令が一等航海士に聞き取られず、さらに「もっと右にせんか。」との号令も伝わらず、転針の時機を失したまま進行し、右舵一杯として回頭したものの、時すでに遅く広瀬導流堤基部に乗り揚げたものであった。

- ・船長は、明瞭に、正確な操舵号令を心掛けること
- ・船長は、操舵号令の復唱を励行させ、操舵員の思い込みによる操舵ミスを排除すること
- ・船長は、号令どおりの舵角が取られているか確認すること（舵角指示器の確認）



6 針路確認不十分

針路確認不十分を指摘されたものは、貨物船が、北流に逆航して南航中、南風埼沖を北航してくる反航船の灯火を認め、同船と左舷を対して航過するため一旦右転し、針路を戻しても同船と互いに左舷を対して航過できると判断して左転を開始したが、同船と至近に航過する状況が気になり、コンパスの針路を十分確認



することなく、舵輪の位置から離れて同船を眺めていたので、左回頭を続けながら予定の針路から外れ、見張員の声で南風埼が目前に迫っていることに気付いて右舵一杯としたが、間に合わず、南風埼に乗り揚げたものであった。

- ・北航船を避けて右転した後、水道の中央部に向けて針路を戻す場合、左舷前方の南風埼に著しく接近することのないよう、針路の確認を怠らないこと
- ・見張員に船位を報告させること

7 見張り不十分

見張り不十分を指摘されたものは、貨物船が、北流に乗じて西水道に向け北航中、見張り不十分であったため、西水道を南航する他船の発見が遅れ、南航船を認めてこのまま進行すれば広瀬導流堤至近で著しく接近すると判断した際、急きょ東水道に向けて転針したが、潮流により広瀬導流堤に圧流されたものであった。

レーダーなどを有効に活用して見張りを十分行い、他船を早期に発見するようにして、通航水道選定の時機を失しないこと

第3 平戸瀬戸における乗揚海難の特徴

平戸瀬戸の乗揚海難の特徴は、

- ① ほとんどが夜間に発生していた
- ② 憩流時若しくは潮流に逆航しているときよりも順潮流時の発生が多い
- ③ 他船を避航しようとしたり他船に気を奪われていたときのケースが多い
- ④ 発生場所の8割以上が、南風埼から二目瀬付近にかけての狭い水域において集中して発生していた

そこで、居眠りによる乗揚3件を除く16件の乗揚海難について分析したところ、次のとおりであった。

1 発生時間帯と潮流及び他船との関係

(1) 夜間の乗揚が多いこと

16件すべてが夜間に発生していた。これは、肉眼で陸岸等が見えにくいこ

ともあろうが、通航するに際し、16隻中10隻が単独で船橋当直を行っていて、船位確認等が十分行われていなかったことがあげられる。

また、16隻はいずれもレーダーを装備していたものの、操船者の半数以上は通航経験が豊富であり、慣れているとの過信からか、レーダーを有効に活用していない船が多く、街明かりや島影などを目視して船位を確認するなどしていたが、陸地や島との相対関係の把握が十分でなく、乗揚につながったものがあった。

(2) 順潮流時の発生が多いこと

北流時・北航中、または南流時・南航中の、順潮流時の乗揚が16件中11件を占め、逆潮流時（3件）及び憩流時（2件）の2倍も発生していたが、潮流の影響を受けていたのは、2ノット以上3ノット未満の強い順潮流時に発生した北流時・北航中の発生5件で、いずれも、広瀬導流堤や黒子島などに思いのほか早く接近し、接近に気付いて転針を試みようとしたときには間に合わなかったものである。

強い順潮流時は、舵が効きにくいから、余裕を持って早めに操舵すること

(3) 他船に気を奪われて乗揚につながった例が多いこと

他船を避航しようとして変針し、あるいは他船の動向に気を奪われているうちに陸岸等に接近し過ぎて乗り揚げたものが10隻あったが、このうち7隻は単独の船橋当直であった。

これらは、他船との関係に気を奪われているうちに船位の確認が不十分となって黒子島や南風埼の浅瀬に乗り揚げたり、反航船がいたので急きょ通航水道を変えようとして転針を試み、潮流の影響で広瀬導流堤に接近し過ぎて乗り揚げたものであった。

10隻のうち9隻は、操船者以外に2人以上の乗組員がいたのであるから、船長は、乗組員を昇橋させてレーダー監視に付けるなど見張りを強化し、陸岸や他船との相対関係を逐一報告させるなどの措置をとることができた。

他船に気を奪われて船位確認がおろそかにならないよう、見張員をレーダー監視に付けるなどして、陸岸との相対関係を逐一報告させること

2 多発地点別乗揚の特徴

今回の調査で、平戸瀬戸においては、7頁図10の黄色楕円枠内のように、(1) 広瀬導流堤付近、(2) 黒子島、(3) 南風埼で特に多く発生していたので、この3地点について分析を試みた。

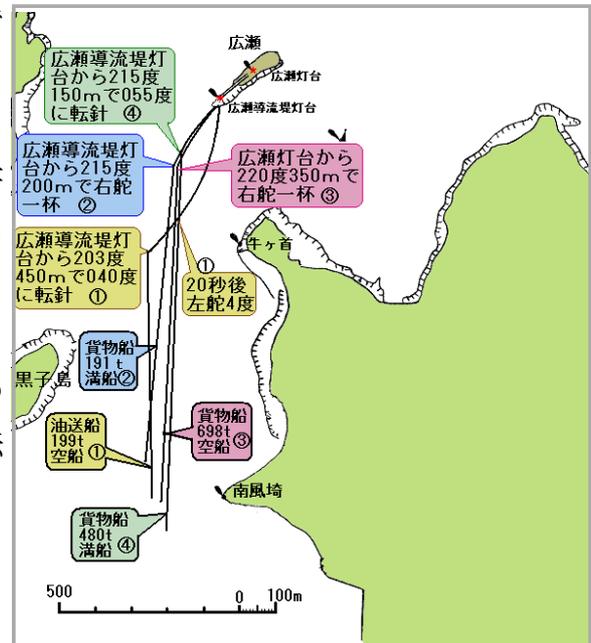
(1) 広瀬導流堤付近

強い北流時は、船体を広瀬導流堤に押しつける方向に潮流が流れる

乗り揚げた4隻は、いずれも、夜間、2ノット以上の北流時に北航中、

- ① 東水道を通航しようとしたところ、東水道に反航船を認めたので西水道に向けようとしたもの
- ② 西水道を通航しようとしたところ、南航船と広瀬導流堤至近で著しく接近し、危険なことが分かったので急きょ東水道に向けようとしたもの（15頁事例1参照）
- ③ 東水道に向けようとしたものの、操舵号令が的確に伝わらず転針の時機を失したもの
- ④ さほど圧流されることはないと思ひ、広瀬導流堤に接近してから東水道に向けようとしたもの

図12 広瀬導流堤付近乗揚直前の航跡



など、いずれも転針しようとしたときに、広瀬導流堤に接近し過ぎていた（図12）。

北流にのっていたから思いのほか同導流堤への接近が早かったことと、順潮流が強く、舵が効きにくかったことが考えられる。

- ・ 広瀬導流堤付近では、北流時の潮流が船体を導流堤に押しつける方向に流れるので、北流時に北航中、東水道に向かうときは、同導流堤南端に接近し過ぎないように注意し、牛ヶ首に寄って航行すること
- ・ 北流時・北航中、西水道から東水道へ、または、東水道から西水道へ通航方法を変更しようとするときは、広瀬導流堤に圧流されないよう同導流堤を十分離して行うこと
- ・ 西水道を南航する船は、西水道に向けて北航して来る他船と接近し過ぎないように、広瀬導流堤を十分に離して南航すること

(2) 黒子島付近

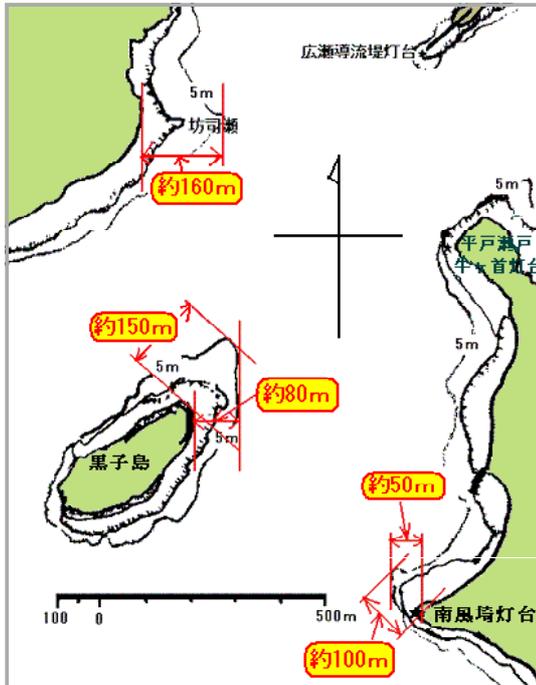
黒子島から北東側に浅瀬が約150m拡張

乗り揚げた4隻は、

- ① 夜間、順潮流時に南航中、目視で黒子島を確認してから転針を試み、黒子島に接近し過ぎたもの
- ② 夜間、南航中、南風崎の陰から現れた北航船を避けようとして右転し、黒子島に接近し過ぎたもの（16頁事例2参照）

- ③ 夜間、順潮流時に北航中、南航船を認めた際、右舷を対して航過したのち右転するつもりで黒子島に向く針路で続航し、反航船の動向に気を奪われて黒子島に接近し過ぎたもの
- など、転針の時機を誤って黒子島に接近し過ぎていた。

図 1 3 黒子島北東岸と南風埼の浅瀬



- ・黒子島の北東側には浅瀬が約150m拡延しているから、レーダーの可変距離マーカーで200mを避険線として設定するなど、黒子島の北東側には接近し過ぎないように注意して航行すること（図13）
- ・南航中、黒子島の北方に至ったときに、あるいは北航中、南風埼の南方に至ったときに、南風埼の陰から現れた他船が互いに自船の前路に向かうように見えるから、操船信号を吹鳴して自船の意図をはっきり示したり、他船の操船に疑問を感じたときは警告信号を行うなどして、互いに水道の右側に寄って航行すること

(3) 南風埼付近

転針後、水道の東側に寄ったものが多い

乗り揚げた3隻は、いずれも夜間、南航中、

- ① 黒子島と南風埼の間で操業中の漁船群を左転して避航した際、南風埼に接近し過ぎたもの（17頁事例3参照）
- ② 黒子島の北東沖で北航船を右転して避航し、左転して針路を戻す際に、避航した北航船との航過状況を眺めていて南風埼に接近し過ぎたもの
- ③ 廣瀬導流堤の西側で南風埼に向けて転針し、平戸市街の街明かりを見ることに気を取られて予定転針地点を通過したことに気付かず、南風埼に向首したまま進行したもの

など、いずれも転針後の針路や船位の確認を十分に行っていなかったもので、水道の東側に寄り過ぎ、南風埼に乗り揚げていた。

- ・南風埼付近は、黒子島の北東側に浅瀬が拡延し、南風埼が西側に張り出して水道がくの字形に屈曲して狭く、また、黒子島と南風埼間の水道で漁船群が夜間も操業していることがあり、南・北航中、他船を避航する際は、南風埼や黒子島に接近し過ぎないように注意すること
- ・南・北航中反航船と出会ったときは、操船信号を行い、互いに右側航行を遵守すること

第4 裁決事例

事例1. 広瀬導流堤付近の乗揚

貨物船A丸乗揚事件

A丸(191t)は、船長ほか2人が乗り組み、スクラップ約300トンを載せ、長崎港を発して兵庫県尼崎西宮芦屋港に向け、夜間、平戸瀬戸を2.0ノットの北流に乗じて西水道に向け北航中、広瀬導流堤灯台の手前400mで西水道を南下する反航船を認め、同導流堤至近で同船と著しく接近することが分かったので、急きょ東水道に向けようとしたが、同導流堤に圧流されて乗り揚げた。

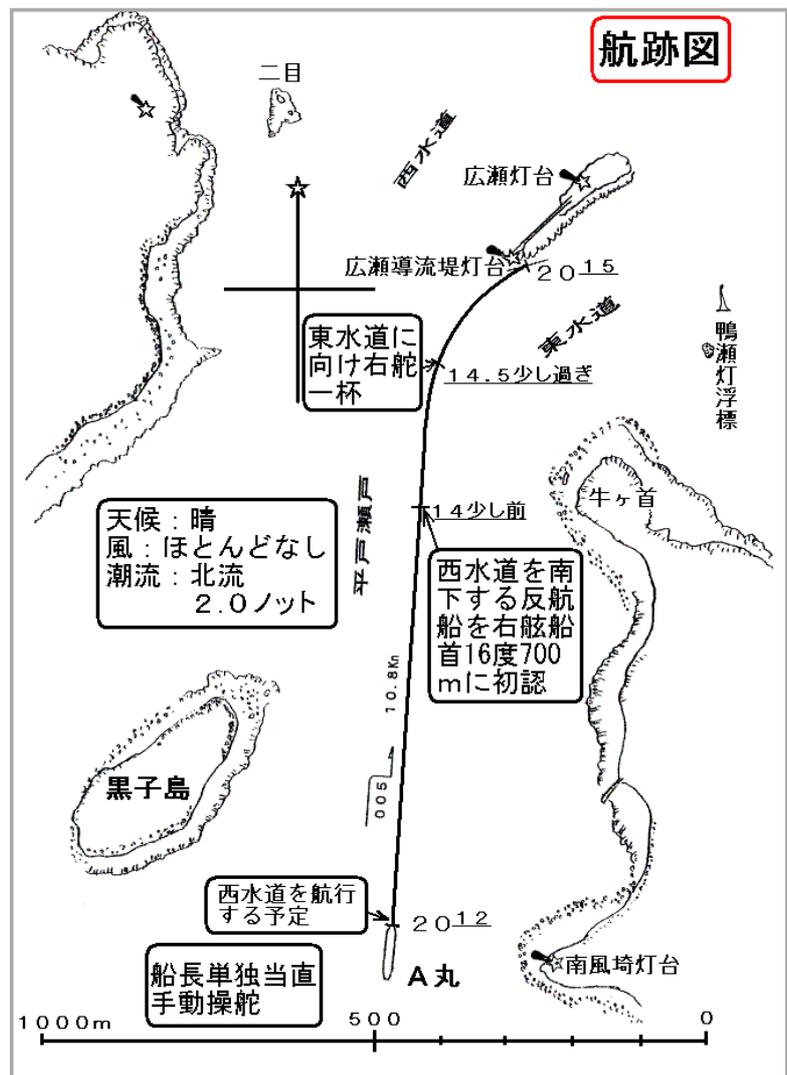
問題点

A丸は、見張りが十分ではなかったため、西水道を南航する反航船の発見が遅かった。

A丸は、広瀬導流堤灯台まで200mしかないのに、急きょ東水道に向けようとした。

原因の背景要因

- ・船長は、単独で船橋当直をしていた。
- ・船長は、平戸瀬戸の通航経験が豊富で、瀬戸通航の注意事項を承知していた。
- ・船長は、レーダーを1.5海里レンジとしていた。
- ・船長は、レーダーを活用し他船の存在を確認して東水道を北航する針路を選定することなく、西水道を一瞥して南下船を視認しなかったことから、西水道を北航しても大丈夫と思った。



教訓

強い北流時に北航中、広瀬導流堤まで200mに接近してから東水道に転針するのでは遅すぎる。広瀬導流堤に圧流されるから、広瀬西水道に向けて北航する場合、同付近で南航船と出会って急きょ東水道に転針することのないよう、レーダーのレンジを切り替えたりして、見張りを十分にいき、早期に南航船を発見するようにすること。

通航経験豊富との慣れから、見張りがおろそかになってはならない。

500トン未満の北航船は、海上保安部の指導に従い、東水道を通航すること。

事例 2. 黒子島付近の乗揚

油送船B丸乗揚事件

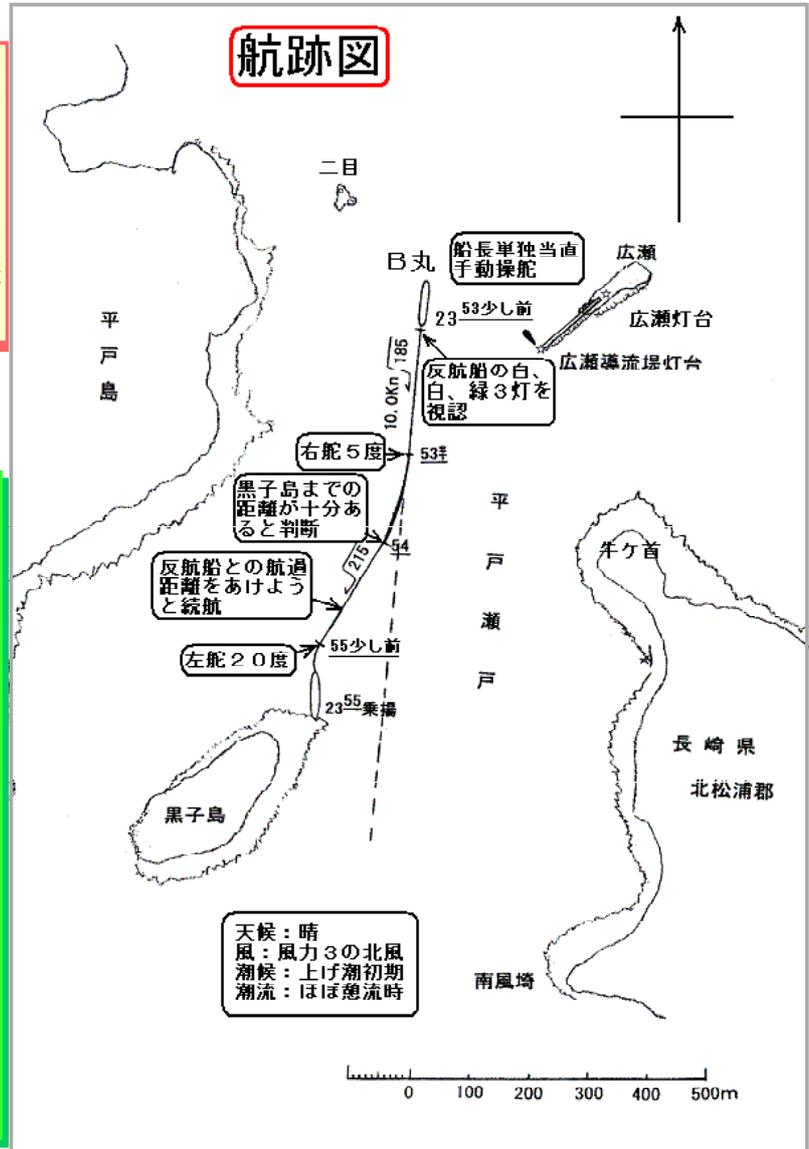
B丸（499t）は、船長ほか5人が乗り組み、重油800キロを積載して和歌山県和歌山下津港を発し、熊本県長州港に向け、夜間、手動操舵で平戸瀬戸を南航中、南風埼の陰から現れた反航船を避けようとして黒子島北東岸の浅瀬に乗り揚げた。

問題点

B丸は、反航船が黒子島東岸沖合で右転したので、自船が右転して反航船と安全に航過できる状況となったにもかかわらず、なおも反航船との航過距離をあげようと、215度の針路で続航した。

原因の背景要因

- ・ 船長は、単独で船橋当直をしていた。
- ・ 船長は、黒子島北東岸に浅瀬が拡張していることは知っていた。
- ・ 船長は、南風埼の陰から現れた反航船が、南風埼を通過しても緑灯を見せたまま進行して来るので、左舷を対して航過するよう右舵を取った。
- ・ 船長は、右舵5度を取って針路が215度となったとき、黒子島をレーダーで確認することなく、黒子島まで十分距離があるものと思い込んだ。



教訓

黒子島北東方沖合を南航中、他船を避航するため予定針路から離れる場合、黒子島北東岸に拡張する浅瀬の相対位置関係を知ることができるよう、船位を十分確認すべきであった。

事例 3. 南風埼付近の乗揚

油送船C丸乗揚事件

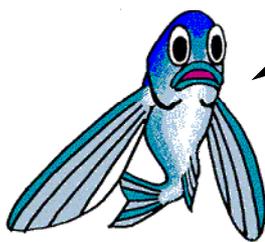
C丸(499t)は、船長ほか6人が乗り組み、灯油600キロリ及び航空燃料500キロリを積載して山口県徳山下松港を発し、熊本県八代港に向け、夜間、平戸瀬戸を南航中、黒子島東方水域で明るい灯火を掲げて操業中の漁船群を右舷側に替わそうと左転したところ、南風埼北方に拡張する浅瀬に乗り揚げた。

問題点

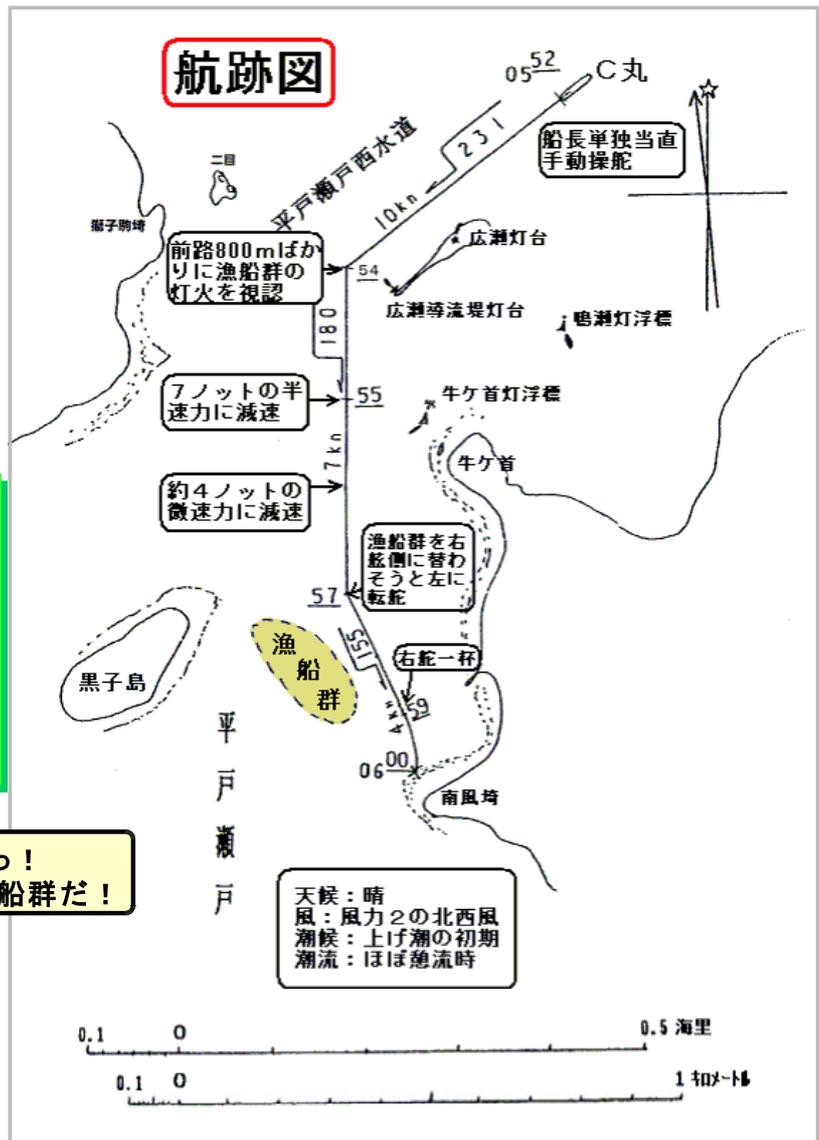
C丸は、明るい灯火を掲げて操業する漁船群を避けるため、速力を半速力に落とし、さらに約4ノットの微速力まで減速したものの、前路の漁船の動きに気を取られて、船位を把握していなかった。

原因の背景要因

- ・船長は、単独で船橋当直をしていた。
- ・漁船群が操業していたのは、南風埼と黒子島間の特に狭い水域であった。
- ・漁船群は、明るい灯火を掲げていた。



あーっ!
漁船群だ!



教訓

漁船群を避航する際、浅瀬に接近していないかどうか判断できるよう、レーダーを利用するなどして、船位を確認すべきであった。

そのために、乗組員を昇橋させてレーダー監視に当たらせ、陸地との相対位置関係などを逐一報告させるなどの方法をとるべきであった。

1. 平戸瀬戸における乗揚海難の特色

- (1) 夜間の発生が多い
- (2) 順潮流時の発生が多い
- (3) 他船に気を奪われているうちに発生した例が多い
- (4) 広瀬導流堤、黒子島及び南風崎付近での発生が多い

2. 平戸瀬戸における乗揚海難の防止策

(1) 通航に際しての基本的注意事項

ア 船長は、自ら操船すること

イ レーダーの可変距離マーカを活用するなど、二目瀬、広瀬、広瀬導流堤、坊司瀬、黒子島及び南風崎では避険線を設定すること

ウ 必要に応じて乗組員をレーダー監視に付け、周囲の状況を逐一報告させること

エ 明瞭で正確な操舵号令を行い、かつ、号令の復唱を励行させ、号令どおりの舵角が取られているか舵角指示器で確認すること

オ 海図、水路誌、潮汐表、水路通報などで水路状況を十分調査しておくこと

カ 狭水道の航法を守り安全な速力とすること

キ 居眠り運航を防止する措置をとること

(2) 乗揚海難多発地点付近の注意事項

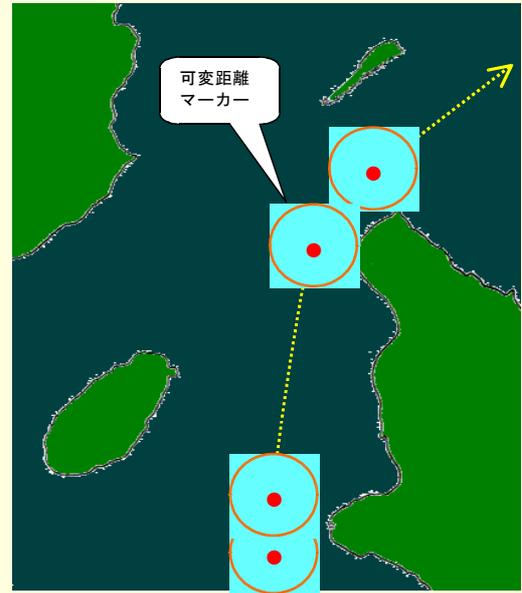
ア 広瀬導流堤付近では、強い北流時は、船体を広瀬導流堤に圧流するような潮流が流れるから、北流時・北航中は、広瀬導流堤南端に接近し過ぎないこと

イ 西水道を南航する船は、西水道へ向けて北航して来る他船と接近し過ぎることのないよう、広瀬導流堤を十分に離して南航すること

ウ 黒子島の北東側には浅瀬が約150m拡延しており、南航する際には、黒子島の北東側に接近し過ぎないこと

エ 南風崎の西側には浅瀬が約50m拡延しており、南航中、黒子島の北側で転針した際は水道の左側に寄り過ぎないように、南風崎との相対関係に注意すること

レーダー画面イメージ図



長崎地方海難審判庁

郵便番号 850-0921

住所 長崎県長崎市松が枝町7番29号
長崎港湾合同庁舎5階

電話 095-821-3538

FAX 095-828-1954

海難審判庁ホームページ: <http://www.mlit.go.jp/maia/index.htm>



海難審判庁