



平戸瀬戸の海難

(その2「船舶同士の衝突海難」)

衝突の約8割が夜間に発生！！
見張りを厳重に行い、右側航行を守りましょう。

平成16年1月
長崎地方海難審判庁

目 次

はじめに	1
用語の定義	1
第1 海難の状況	2
1. 船種別発生状況	2
2. 海難の態様	2
3. 発生時刻別状況	2
4. 潮流別発生状況	3
5. 当直者の状況	3
6. 操船者の職務経験年数	4
7. レーダー及び自動操舵装置の使用状況	4
第2 発生時の状況	5
1. 発生地点と進路	5
2. 見合い関係における各状況	6
(1) 成立時における両船の接近状態	6
(2) 成立時の両船間の距離	6
(3) 成立時から衝突時までの経過時間	7
(4) 成立時の相手船の視認状況	7
(5) 成立時及び衝突時の速力	8
(6) 成立時から衝突時までにとった避航措置	8
3. 潮流の状況	9
第3 海難原因	10
1. 見張り不十分	11
2. 航法不遵守	12
3. 灯火・形象物の不表示	13
4. 信号不履行	14
5. 服務に関する指揮・監督不適切	14
6. 報告・引継ぎの不適切	15
第4 裁決事例	16
事例1 押船A丸被押バージB丸プレジャーボートC丸衝突事件	16
事例2 貨物船A丸押船B丸被押はしけC衝突事件	17
事例3 貨物船A丸押船B丸被押はしけC丸衝突事件	18
事例4 貨物船A丸漁船B丸衝突事件	19
終わりに	20

(表紙写真：田平町側から見た北流時の平戸瀬戸北口、対岸は平戸島、遠景は的山大島)

第1 海難の状況

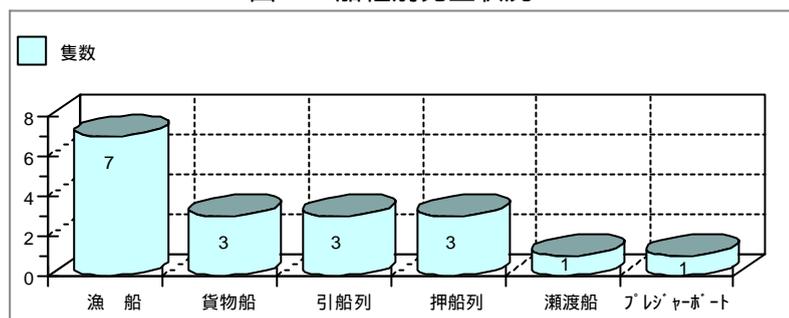
1. 船種別発生状況

地元の漁船が最も多く、次いで貨物船・引船列・押船列も多い

対象とした衝突海難9件18隻の船種別状況は、漁船7隻、貨物船3隻、引船列3隻、押船列3隻、瀬渡船1隻、プレジャーボート1隻であった(図1)。

漁船は、平戸瀬戸を漁場とするもの、根拠地の漁港との行き帰りに平戸瀬戸を航行するものがほとんどであったが、引船列及び押船列も衝突海難に多くかかわっていた。

図1 船種別発生状況



2. 海難の態様

行会い状態で衝突したものが最も多く、特に北航中の引船列・押船列との衝突が多い

海難の態様は、南航船と北航船が行会い状態で衝突したものの4件、追越し状態で衝突したものの2件、横切り状態で衝突したものの2件、錨泊船と衝突したものの1件であった。

なお、行会い状態で衝突した北航船は、いずれも引船列又は押船列であった。

3. 発生時刻別状況

夜間の発生が多い

9件中7件が夜間、2件が昼間であった(表1)。

昼間発生2件は、平戸瀬戸を漁場とするいずれも見張り不十分の漁ろう中の漁船に、見張りを十分に行っていない地元の漁船等が衝突したものであった。

表1 発生時刻別状況

発生年月日	発生時刻	昼夜別	発生年月日	発生時刻	昼夜別
平成3年2月8日	20:40	夜間	平成10年6月1日	06:30	昼間
平成6年11月8日	06:45	夜間	平成12年3月8日	20:40	夜間
平成8年8月12日	13:15	昼間	平成12年12月27日	05:25	夜間
平成8年9月14日	19:50	夜間	平成14年6月2日	04:40	夜間
平成9年12月23日	06:20	夜間			

4. 潮流別発生状況

南流時の衝突が多い

潮流別の発生状況は表2のとおりであった。

- ・南流時に衝突したもの10隻
 - 北航中、相手船が北航中2隻、南航中1隻、錨泊船1隻
 - 南航中、相手船が南航中2隻、北航中1隻
 - 東航中、相手船が東航中2隻
 - 錨泊中、相手船が北航中1隻
- ・北流時に衝突したもの4隻
 - 北航中、相手船が南航中2隻
 - 南航中、相手船が北航中2隻
- ・憩流時に衝突したもの4隻
 - 北航中、相手船が南航中2隻
 - 南航中、相手船が北航中2隻



(北流時の南風崎付近、対岸は平戸市街)

表2 潮流別発生状況 (単位: 隻)

潮流	航行状態	相手船の航行状態			計
		北航中	南航中	その他	
北流時	北航中		2		2
	南航中	2			2
	その他				0
南流時	北航中	2	1	1	4
	南航中	1	2		3
	その他	1		2	3
憩流時	北航中		2		2
	南航中	2			2
計		8	7	3	18

5. 当直者の状況

夜間の1人当直が多い

船長が1人で操船していたものが18隻中11隻、船長のほかに当直者がいたもの3隻、一等航海士あるいは無資格の当直者が1人で操船していたもの3隻、素潜り漁中で無人としていたものが1隻あった(表3、図2)。

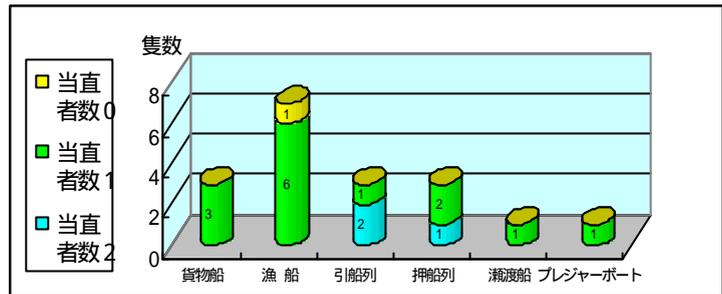
なお、無資格の当直者が操船していたものは、船長が狭水道通航を、海上経験が豊富ということで甲板員に任せていたものであった。

当直者が1人であった船14隻のうち、乗組員数が2人以上であった船は11隻で、複数での当直が可能であった。

表3 当直者の状況（単位：隻）

当直者数	操船者職名				計
	船長	一等航海士	甲板員	その他	
2	3				3
1	1	2	1		4
0				1	1
合計	4	2	1	1	8

図2 船種別船橋当直者数

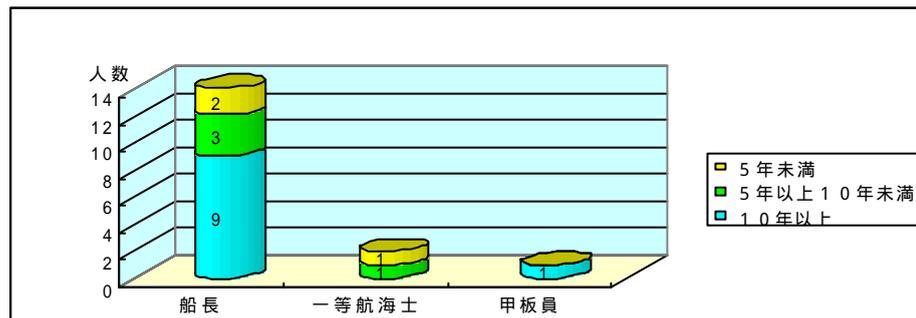


6. 操船者の職務経験年数

操船者は、十分経験を積んだ船長の方が多く、それ以外の操船者も皆海上経験は長い

操船していた船長14人の職務経験は、船長を10年以上経験している者9人、同じく5年以上10年未満3人、5年未満2人、操船していた一等航海士2人の職務経験は、5年以上10年未満1人、5年未満1人、操船していた甲板員1人の職務経験は20年を超えていた（図3）。

図3 操船者の職務経験年数



7. レーダー及び自動操舵装置の使用状況

レーダーを使用していたものは、夜間は9隻、昼間は2隻、設備していないものの6隻で、レーダー設備のある船12隻中、11隻が使用していた（表4）。

ただ、レーダーは起動していたものの、適切なレンジに切り替えるなど、十分に活用していたとはいえないものもあった。

自動操舵装置を使用していた船はいなかった。

表4 レーダーの使用状況（単位：隻）

昼夜別	レーダー	航行状況				計
		北航中	南航中	東航中	錨泊中	
昼間	使用	2				2
	不使用					
	なし	1			1	2
夜間	使用	4	5			9
	不使用		1			1
	なし	1	1	2		4
計		8	7	2	1	18

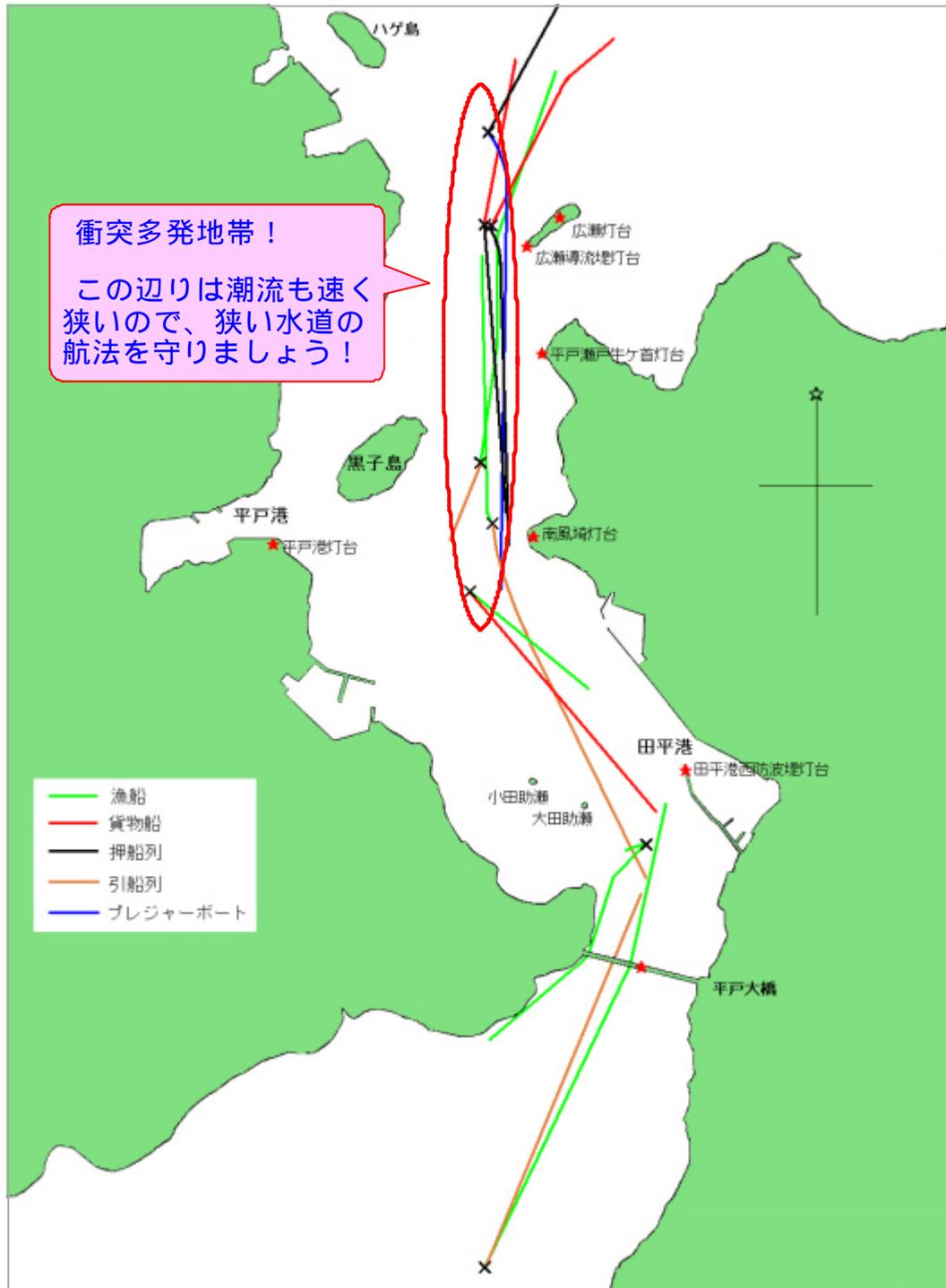
第2 発生時の状況

1. 発生地点と進路

南風崎南西方沖合から広瀬北西方沖合にかけて、南航船と北航船が行き会うとき、海難が多く発生している

衝突海難9件の発生場所と各船の進路は図4のとおりで、南風崎南西方沖合から広瀬北西方沖合にかけて集中していた(図4赤楕円枠内)。

図4 (×印：発生地点(ハゲ島の北側で発生した錨泊船との衝突1件は除く))



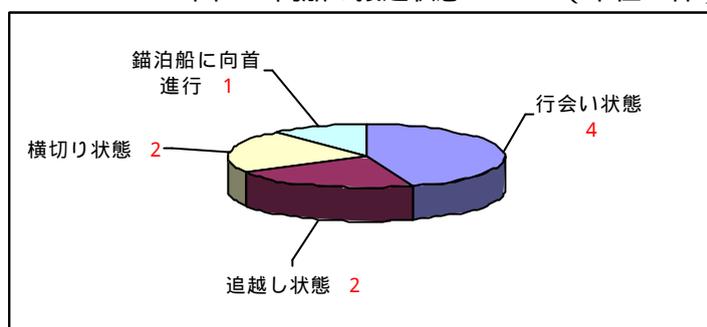
2. 見合い関係における各状況

船舶同士の衝突については、衝突する前に相手船との間に「衝突のおそれ（相手船との方位に明確な変化がないまま互いに接近することをいう）」が発生するときがある。裁決においては、それを航法上重要な時機として見合い関係成立時ととらえているので、見合い関係成立時から衝突までの各状況を分析したところ、以下のとおりであった。

(1) 成立時における両船の接近状態

両船の接近状態は、行会い状態にあったもの4件、追越し状態にあったもの2件、横切り状態にあったもの2件、錨泊船に向首進行したものの1件であった（図5）。

図5 両船の接近状態 （単位：件）



(2) 成立時の両船間の距離

9件のうち6件は、1 km未満の距離で見合い関係が成立

行会い状態にあったものは500 m以上1 km未満、及び1 km以上2 km未満が各2件、追越し状態にあったものは100 m以上300 m未満、及び500 m以上1 km未満が各1件、横切り状態では100 m以上300 m未満、及び1 km以上2 km未満が各1件、錨泊船に向首進行したものでは300 m以上500 m未満が1件で、9件のうち6件は、1 km未満の距離で見合い関係が成立していた（表5）。

表5 成立時の両船間の距離 （単位：件）

両船間の距離 \ 接近状態	行会い状態	追越し状態	横切り状態	錨泊船への向首進行	計
100m未満					0
100m以上300m未満		1	1		2
300m以上500m未満				1	1
500m以上1 km未満	2	1			3
1 km以上2 km未満	2		1		3
計	4	2	2	1	9

(3) 成立時から衝突時までの経過時間

見合い関係成立時から衝突まで5分未満

表6のとおり、見合い関係成立時から衝突までの経過時間は7件が3分未満に発生していた。このうち行会い状態では4件とも2分以上3分未満に発生しており、追越し状態では2件が成立時から5分未満に発生していた。

これらのことから、平戸瀬戸で他船と見合い関係が発生した場合、5分未満で衝突に至るおそれがあるので、見張りを厳重に行う必要がある。

表6 成立時から衝突時までの経過時間 (単位：件)

経過時間 \ 接近状態	行会い状態	追越し状態	横切り状態	錨泊船への向首進行	計
1分未満			1	1	2
1分以上2分未満					0
2分以上3分未満	4		1		5
3分以上4分未満		1			1
4分以上5分未満		1			1
計	4	2	2	1	9

(4) 成立時の相手船の視認状況

十分な見張りを怠っているものが半数

成立時点での相手船の視認状況は表7のとおりで、相手船を全く見ていないものが、船を無人として素潜り中のもの1隻を含め、半数の9隻あった。

既述のごとく、操船者は、ベテランの船長が多く、通峽の慣れからくる慢心か、レーダーの活用が不十分となったり、乗組員を休ませるために単独当直で通峽中、他船に気を取られるなどして見張りが不十分となったものである。

これらのことから、できれば見張り員を増強し、複数の目で十分な見張りを行うことも必要である。

表7 成立時の相手船の視認状況 (単位：隻)

視認状況 \ 接近状態	行会い状態	追越し状態	横切り状態	錨泊船への向首進行	計
成立時に相手船を認めた状況	レーダー				0
	肉眼	6	1	1	8
	レーダー及び肉眼			1	1
見ていない	2	3	2	1	8
在橋者なし				1	1
計	8	4	4	2	18

レーダーも活用した十分な見張りをする！

(5) 成立時及び衝突時の速力

航行船の8割が見合い関係成立時から減速することなく衝突していた

成立時の速力は、4ノット以上6ノット未満の船が5隻、10ノット以上12ノット未満の船が4隻と多く、表8に青色で示した3隻のように、見合い関係成立時から衝突までに減速しているものもあるが、ほとんどは衝突直前まで減速措置をとることなく衝突していた。

衝突時に20ノットを超えていた船2隻は、衝突のおそれが発生してから30秒以内に衝突していた。この2隻は、釣り客を迎えに行く瀬渡船でレーダー画面のみ注視して走っていたもの、及び魚市場の競りに急ぐ漁船で右舷側の北航船に気を奪われていたもので、いずれも相手船に全く気付かずに衝突していた。

表8 見合い関係成立時の速力 (単位: 隻)

成立時の速力 \ 接近状態	行会い状態	追越し状態	横切り状態	錨泊船への向首進行	計
錨泊中				1	1
2ノット未満					0
2ノット以上4ノット未満	1		1		2
4ノット以上6ノット未満	3	1	1		5
6ノット以上8ノット未満		1			1
8ノット以上10ノット未満		1			1
10ノット以上12ノット未満	2	1	1		4
12ノット以上14ノット未満					
14ノット以上16ノット未満	2				2
16ノット以上18ノット未満					
18ノット以上20ノット未満					
20ノット以上			1	1	2
計	8	4	4	2	18

見張りを十分行って、他船を早く発見し、通峡に見合った速力に早めに減速し、余裕を持って対処すること

約2ノットに減速

9ノットに減速

10ノットに減速(1隻)

(6) 成立時から衝突時までにとった避航措置

衝突時までには避航措置をとっていないものが半数以上

18隻中、約6割の11隻が避航措置をとることなく衝突しており、避航措置を講じた7隻も、衝突直前に減速・転舵等を行っているものの、その効果がなく衝突している(表9)

また、探照灯で注意を喚起したが、探照灯に気付いた相手船はほとんどなく、効果を発揮していなかった。音響信号を有効に活用する必要があった。

引船列は、法定の引船列の灯火を掲げることはもちろんのこと、他船が自船の引いている船に気付かないことがあることもふまえ、他船の動静に注意を払い、場合によっては警告信号^(注)などを発すること。

(注)「警告信号」: 他の船舶の意図、動作が理解できないとき、または他の船舶が衝突を避けるために十分な動作をとっているか疑わしいときに行わなければならない汽笛信号(急速に短音5回以上)、発光信号(急速に閃光5回以上)を併用することができる。

表9 成立時から衝突時までにとった避航措置 (単位: 隻)

避航措置		接近状態	行会い状態	追越し状態	横切り状態	錨泊船への向首進行	計
避 航 措 置	減速			1	1		2
	転舵		1				1
	減速・転舵			1	1		2
	減速・信号		1				1
	減速・転舵・信号		1				1
	増速						
	増速・転舵						
避航措置なし			5	2	2	2	11
計			8	4	4	2	18

- ・ 反航船の意図がはっきりしないときは直ちに警告信号を吹鳴すること
- ・ 自船の操船意図をはっきりさせるために汽笛信号(操船信号)を行うこと
- ・ 他船に対する注意喚起は、探照灯の照射だけでは不十分



(広瀬導流堤灯台(写真左側)と広瀬灯台(写真右側))

3. 潮流の状況

発生時の潮流は、表10のように南流時がやや多く5件、北流時及び憩流時が各2件で、憩流時を選んだ引船列・押船列もあるが、強潮流時に通航しようとした押船列も2隻あった。

強潮流時に通航しようとした2隻の押船列は、北流の順潮流に乗じて通航しようとしたものの、他船と衝突のおそれが生じた際、いずれも潮流の影響をおそれて狭い水道の右側端に寄れず、船首を振られたりして衝突していた。このうちの1隻は、平戸島の西側を通ることが時間のロスになると考えていた。もう1隻は、それまで潮待ち等の時間調整を考えたことがなかったものである。

9件のうち4件に北航中の引船列または押船列がかかわっていた。これらは、広瀬導流堤付近の潮流が特に速く操船が困難な場所を通るときに、引船列または押船列の長さや相まって、操船をより難しくしていることが事故につながっていると考えられる。

表10 潮流の状況

船種別	引船列又は押船列の全長	南北航等の別	衝突時の潮流	
			流向	流速
漁船	約323m	南航中	SSW	0~1ノット未満
引船列		南航中		
漁船		東航中	S	0~1ノット未満
漁船		東航中		
瀬渡船		北航中	S	0~1ノット未満
漁船		錨泊中		
貨物船	約57.5m	南航中	N	4ノット以上5ノット未満
押船列		北航中		
引船列	約180m	北航中	S	2ノット以上3ノット未満
漁船		南航中		
貨物船		北航中	S	1ノット以上2ノット未満
漁船		北航中		
貨物船	105m	南航中	NNE	4ノット以上5ノット未満
押船列		北航中		
漁船	123m	南航中	なし	0
引船列		北航中		
押船列	118m	南航中	なし	0
プレジャーボート		北航中		

引船列・押船列は、潮流の影響を受けやすいので、平戸瀬戸を通航しようとするときは、憩流時を選ぶこと、特に夜間の強潮流時の通航は避けること

衝突件数で見ると、半数以上は流速1ノット未満の憩流・弱流時に発生している

第3 海難原因

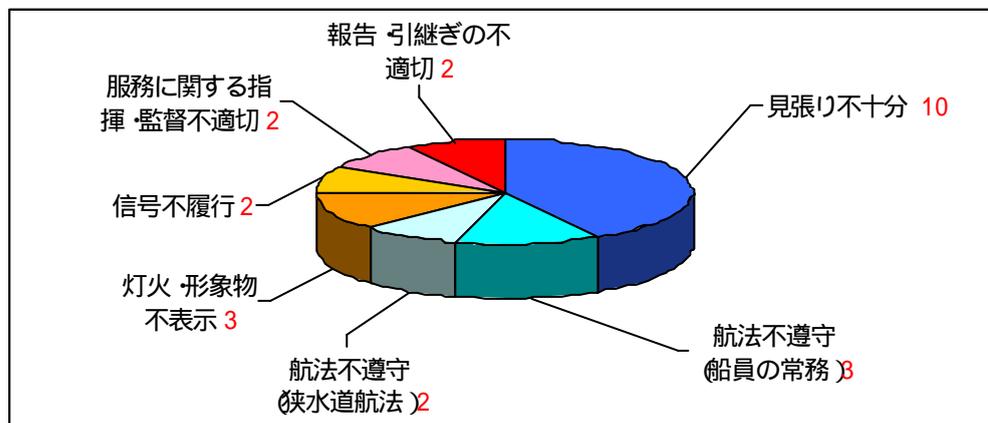
衝突事件の海難原因は、24原因あり、18隻中原因ありとされたものが16隻、原因なしとされたものが2隻であった。

原因としては、見張り不十分（裁決でいう「動静監視不十分」を含む。）10、航法不遵守（船員の常務^(注)）3、航法不遵守（狭い水道の航法）2、灯火・形象物の不表示3、信号不履行、サービスに関する指揮・監督不適切及び報告・引継ぎの不適切が各2であった（図6）。

（注）「船員の常務」：常識的に判断される通常の知識、経験を有する船員の行い得る行為
（高等海難審判庁「海難レポート2003」より）

図6 海難の原因

（単位：原因数）



1. 見張り不十分

海難原因として指摘された24原因のうち、見張り不十分が原因とされたものが約4割の10(18隻中の10隻55%)あり、見張り不十分の結果、航法不遵守等の原因として指摘されたものが14原因、そのうち衝突を避けるための措置をとらなかったなど船員の常務を怠ったものが6、狭い水道の航法を守らなかったもの3、追越し船及び被追越し船の航法を守らなかったもの3、信号の不履行2があった(図7、表11)。

表11

船種	原因	見張り不十分による航法不遵守等	
漁船	見張り不十分 (10)	追越し航法(避航措置)	
引船列		信号不履行	
漁船		船員の常務(前路に進出)	
瀬渡船		船員の常務(衝突を避ける措置)	
引船列		狭い水道(右側航行)	船員の常務(衝突を避ける措置)
漁船		狭い水道(右側航行)	船員の常務(衝突を避ける措置)
貨物船		追越し航法(避航措置)	
漁船		信号不履行	追越し航法(協力動作)
漁船		狭い水道(右側航行)	船員の常務(前路に進出)
プレジャーボート		船員の常務(衝突を避ける措置)	

さらに航法不遵守となったもののうち、船員の常務違反6を詳細に見ると、衝突を避けるための措置をとらなかった4、他船の前路に進出又は転針2があった(図8)。

図7 見張り不十分による航法不遵守等

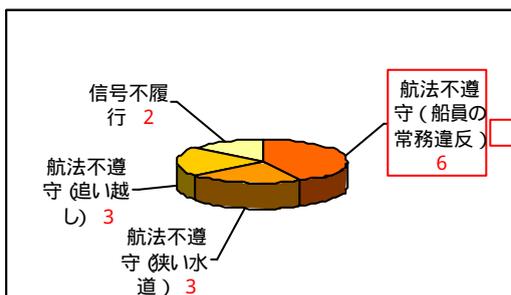
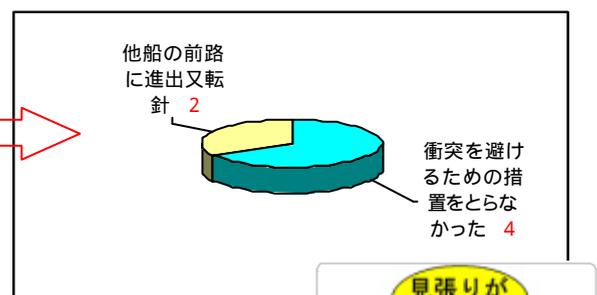


図8 見張り不十分による船員の常務違反



見張りは基本中の基本



見張り不十分が原因とされたものとして次の例があった。

後方から接近する他船はいないと思い、後方に対する見張りを怠ったもの(2隻)(事例4参照)

第三船に気を奪われて、前路の見張りを怠ったもの(2隻)(事例4参

照)

船位を確かめる等、レーダーを監視することに気を奪われて、肉眼での見張りを怠ったもの(2隻)

レーダーを活用して他船との接近状態を十分監視せず、相手船引船列最後尾との距離が分からないまま進行したもの

自船を避けた第三船同様、相手船も避けてくれるものと思い、相手船より風と波の方を気にして相手船の動静監視を怠っていたもの

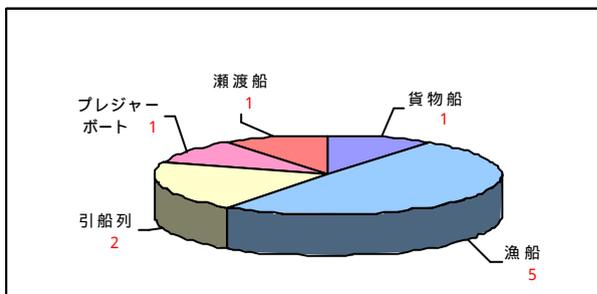
相手船引船との航過を待って転針の時機を伺っているうちに、相手船が曳航物件を引いていることを失念してしまったもの

自身の見張りが妨げられるほどの違法な灯火を表示して、相手船の灯火を一瞥しただけで、相手船との距離感を見誤ったもの(事例1参照)

船種別では、漁船の見張り不十分が5隻と多く、引船列が2隻、貨物船、プレジャーボート、瀬渡船が各1隻であった(図9)。

在橋者数は、貨物船、漁船、プレジャーボート、瀬渡船はいずれも単独当直で、引船列の2隻はいずれも在橋者が2人いたが、いずれも他船の方で避けてくれるであろうとの思いから、他船の見張りを十分行っていなかったものである。

図9 見張り不十分の船種別状況(単位:隻)

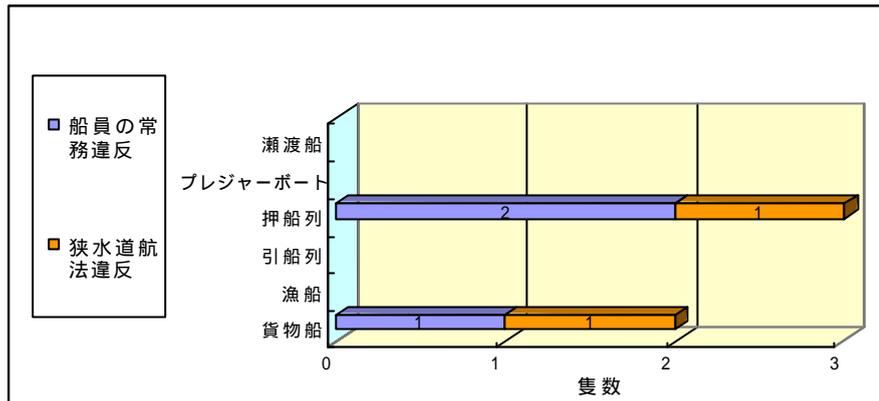


- ・前方を見て操船するだけでは不十分、後方を見張りも厳重にし、常に周囲に対して注意を払うこと
- ・衝突のおそれが生じそうな船舶を発見したら、窓枠を利用するなどして、方位変化を確認しながら動静監視を行うこと

2. 航法不遵守

見張りをしていたものの航法の不遵守が原因とされたものは5あり、そのうち衝突を避けるための措置をとらなかったと指摘された船員の常務違反が3、狭い水道の右側端に寄って航行しなかったと指摘された狭水道航法違反が2で、これを船種別に見ると、船員の常務違反は、押船列が2隻、貨物船が1隻で、狭水道航法違反では押船列、貨物船各1隻であった(図10)。

図 10 航法不遵守の詳細



狭水道を通航するときは、右側航行を守ること

航法不遵守が原因とされたものとして次の例があった。

北航中の押船列が、狭い水道の右側端に寄せて航行しなかったばかりか、狭い水道を斜航したもの（事例 2 参照）

潮流に抗して南航する貨物船が、狭い水道の右側端を航行せず、潮流に乗じて北航する押船列に対して衝突を避けるための措置をとらなかったもの（事例 3 参照）

南航する押船列が、北航してくるプレジャーボートとの衝突のおそれを認められた際、探照灯を短時間点灯しただけで自船の存在に気付いて避けてくれるものと思い、直ちに機関を後進にかけるなど、衝突を避けるための措置をとらなかったもの（事例 1 参照）

3. 灯火・形象物の不表示

灯火・形象物の不表示が原因とされたものとして次の例があった。

プレジャーボートが、目立つ方がよいとの理由から、自身の見張りが妨げられるほどの多数の灯火を掲げ、法定灯火を表示していなかったもの（事例 1 参照）

引船列が、船尾に船尾灯及び引船灯は掲げていたものの、マストには定められた数より 1 個多い 3 個の白灯、被引船には引かれていた船舶が表示する灯火に代えて簡易標識灯を表示するなど、法定の灯火を掲げていなかったもの

船を無人にして素潜り漁中の漁船が、国際信号旗 A 旗のみ掲揚し、自船の存在を他船に知らしめることができるよう、錨泊中を示す法定の形象物を掲げていなかったもの

- ・定められた灯火・形象物を表示することが必要
- ・夜間、船舶の灯火は、その形態・動向を他の船舶に知らせる重要な表示物です。法定の灯火を掲げないということは、他の船舶の誤解を招き、誤った動作をとらせるおそれがあり非常に危険
- ・船内を無人として、他の船舶が通常航行する水域で操業する場合、自ら他船を避けることはできない。法定の黒球を掲げ、レーダー反射板等を備えて他船に注意喚起を促すこと

4．信号不履行

信号不履行が原因とされたものとして次の例があった。

広瀬西水道を南航する貨物船が、自船と広瀬の間に向かうことなく自船と右舷対右舷で替わる態勢で北航して来る相手船に対し、速やかに警告信号を発して避航を促さなかったもの（事例2参照）

北航する押船列が、広瀬西水道を右側端に寄ることなく南航して来る相手船に対し、探照灯を照射しても衝突を避けるための措置をとる気配が認められなかったのに、速やかに警告信号を発して避航を促さなかったもの（事例3参照）

- ・相手船がこちらの意図に気付かず、期待した行動をとらないときは、ためらわずに警告信号を吹鳴すること
- ・大きな音を出せば休息中の乗組員を起こすことになって吹鳴を躊躇すれば、取り返しのつかない事故につながる
- ・状況に応じて警告信号を吹鳴することも必要

5．サービスに関する指揮・監督不適切

サービスに関する指揮・監督の不適切が原因とされたものとして次の例があった。

船長が、船橋当直を交替して降橋する際、当直者に対して、昇橋予定地点あるいは同時刻を具体的に指示しなかったもの（事例4参照）

船長が、狭い水道において自ら操船の指揮をとらず、無資格の当直者に操船を任せられたもの（事例3参照）

- ・ 船員法第10条により、船長は、「港を出入するとき、狭い水路を通過するときその他船舶に危険の虞があるときは、甲板にあって自ら船舶を指揮しなければならない」と、狭水道での操船義務が定められている
- ・ 平戸瀬戸は、潮流も速く、水路幅も狭い操船の難しい場所であり、船長は自ら通峡の指揮をとること

- ・ 船長は、当直者に昇橋地点とか時刻を明確に指示して、昇橋予定地点接近時の報告を求めるようにすること
- ・ 当直人員が少ない船は、船長が自ら狭水道において操船できるよう航海計画を立てることも必要

6 . 報告・引継ぎの不適切

報告・引継ぎの不適切が原因とされたものとして次の例があった。

船橋当直者が、狭い水道に差しかかったことを船長に報告しなかったもの
(事例3参照)

船橋当直者が、指示された地点に至ったことを船長に報告しなかったもの
(事例1参照)

当直者は、狭水道に接近したことを遅滞なく船長に報告し、操船の指揮を求めること



(平戸市白浜から見た広瀬導流堤と広瀬(中央) 左は黒子島、右は牛ヶ首)

事例2 貨物船A丸押船B丸被押ししけC衝突事件

事件の概要

A丸(199t)は、船長ほか2人が乗り組み、広島県福山港を発し、平戸瀬戸経由で長崎港に向かう途中、また、B丸(99.99t)は、船長ほか4人が乗り組み、空倉のC(全長53m)の船尾部に自船の船首部を嵌合させ、砂採取の目的で、長崎県南高来郡西有家町須川を発し、同県壱岐郡長島西方海域に向かう途中、夜間、広瀬西水道で衝突した。

海難原因 A丸：信号不履行 B丸：航法不遵守(狭い水道、船員の常務)

問題点

A丸は、相手船と左舷対左舷で航過できるよう警告信号を発して避航を促すことなく進行した。

B丸は、レーダーを活用して、自船と広瀬導流堤との相対位置関係を把握しようとしなかった。また、相手船を右舷対右舷で替わそうと航路を斜航した。

原因の背景要因

- A丸船長は、B丸を初認した際、自船が北航中に反航船と出会ったときは東水道を航行するようにしていたので、B丸も東水道を通航するものと思い込んでいた。
- A丸船長は、B丸が右転せずに接近するのに気付いたとき、B丸はそのうち自船と広瀬の間に向首する針路に転じるものと思い、速やかに警告信号を発することなく続航した。



- B丸船長は、A丸の灯火を初認した際、目視とレーダーから、A丸と広瀬の間は狭く見えたうえ、自船の速力が速くてA丸の前路を先に航過できると判断した。
- B丸船長は、A丸の前路を斜航して右舷を対して替わそうと狭い水道の右側端に寄せることなく、探照灯を2回照射して進行した。

教訓

A丸は、相手船に対して避航を促し、互いに左舷を対して航過できるよう、警告信号を吹鳴すべきであった。

B丸は、狭水道航法を守り、レーダーを活用して、船位を十分確認しつつ水道の右側を航行すべきであった。それができなければ、憩流時を選ぶか、平戸島の西側を迂回すること。

事例4 貨物船A丸漁船B丸衝突事件

事件の概要

A丸(478t)は、船長及び一等航海士ほか2人が乗り組み、長崎県相浦港を発し同県壱岐島芦辺港に向かう途中、また、B丸(4.32t)は、船長が1人で乗り組み、長崎県田平漁港で水揚げを終え、同県田助漁港に向かう途中、夜間、南風埼灯台の南西方で、A丸の右舷船首とB丸の左舷船尾とが衝突し、B丸船長が全身打撲の負傷を負った。

海難原因 A丸：見張り不十分、サービスに関する指揮・監督不適切 B丸：見張り不十分

問題点

A丸は、追い越した漁船の動静に気をとられて前路の見張りが不十分となっていた。また、船長が操船していなかった。

B丸は、後方の見張りを行っていなかった。

原因の背景要因

- A丸船長は、前日22時頃就寝し、翌日03時起床し睡眠不足気味であった。同船長は、平戸瀬戸は自ら操船するつもりであったので、昇橋予定地点に達したら報告するよう当直者に伝えていなかった。
- A丸船長は、食堂で待機中、居眠りに陥った。
- A丸一等航海士は、平戸瀬戸に差しかけたとき、いつも昇橋して来る船長が昇橋して来なかったが、何の指示もなく、又、自身が平戸瀬戸の通航経験もあったので、単独操船して通航できると思い、船長に昇橋を要請することなくそのまま操船を続けた。
- A丸一等航海士は、右舷側を追い越して行った漁船の動静に気をとられ、前路の見張りが不十分となっていた。



- B丸船長は、後方から接近する他船はいないものと思い、後方の見張りを行っていなかった。

教訓

A丸は、狭水道において船長が操船できるよう、当直者に昇橋予定地点を明確に指示し、報告させるべきであった。また、当直者は、狭水道に接近したら、船長の昇橋を要請すべきであった。

B丸は、後方の見張りも十分に行い、衝突を避けるための協力動作をとるべきであった。

終わりに

平戸瀬戸を安全に通航するためには、次のことを守りましょう。

- ア 潮流の影響を受けやすい引船列や押船列は、夜間の強潮流時の通航を避けること
- イ 九州西岸に沿って航行するときの最大の難所である平戸瀬戸の通航に際し、船長は、船員法に定める船長の義務として、自ら操船の指揮をとること
- ウ 見張りを厳重に行うこと
 - 衝突事例によれば、見張りが不十分で相手船の発見が遅れ、更に、その後の措置の遅れが衝突に結びついているものが多いことから、見張りを十分に行い、十分余裕を持って避航措置をとること
 - 平戸瀬戸における衝突の半数以上は流速1ノット未満の憩流・弱流時に発生していることに留意し、憩流・弱流時の通航といえども、油断することなく見張りを厳重に行うこと
 - 夜間は、レーダーを活用して早期に他船の存在を発見すること
- エ 水路誌に記載された針路を選定すること
- オ 南風崎から広瀬までの狭い水域においては、「狭い水道の航法」を遵守して、水道の右側に寄って航行すること
- カ 強潮流時、避航船は、早期に、十分な避航動作をとること



〔南側から見た平戸瀬戸（田平港及び大田助瀬灯標付近）〕

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

F A X 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