

船舶事故調査報告書

平成24年10月18日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成23年11月7日 05時10分ごろ
発生場所	長崎県平戸市 ^{たひら} 田平港西防波堤 田平港西防波堤灯台から真方位157° 140m付近 （概位 北緯33° 21.7′ 東経129° 34.5′）
事故調査の経過	平成23年11月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 第十一大 ^{たいゆう} 祐丸、199トン YG1-596（漁船登録番号）、大濱漁業株式会社 39.80m (Lr) × 7.55m × 3.65m、鋼 ディーゼル機関、860.00kW、昭和59年2月1日
乗組員等に関する情報	船長 男性 52歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年10月6日 免状交付年月日 平成20年5月19日 免状有効期間満了日 平成25年10月5日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首尾外板に破口及びペイント剝離を伴う擦過傷 田平港西防波堤 点滅灯1基倒壊、角部に欠損
事故の経過	本船は、船長ほか7人が乗り組み、船長が、長崎県平戸市所在の平戸大橋南方2海里付近で甲板員と当直を交替して単独の当直に就き、約10ノット（kn）の対地速力で手動操舵により平戸瀬戸を北進した。 船長は、平戸大橋中央部下を通過した頃、船首方に3つの黄色点滅灯を視認し、中央の点滅灯（以下「本件点滅灯」という。）だけが光が強く手前に見えたことから、田平港西防波堤（以下「本件防波堤」という。）沖での作業中であることを示す点滅灯だと思い、その北方に黒々と見えた本件防波堤と本件点滅灯との間を航行するつもりで、針路を少し右に取り、本件点滅灯の東側へ向けて航行した。 船長は、本船が本件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、本件防波堤沖に見えた本件点滅灯が本件防波堤

	<p>に設置された点滅灯であることに気づき、左舵を取ったものの、平成23年11月7日05時10分ごろ本船の右舷船首部が本件防波堤に衝突した。</p> <p>船長は、船体の損傷状況を確認し、本船の航行には支障がなく、また、本件防波堤の損傷については、夜間で確認が取れなかったものの、衝突の衝撃から問題はないと判断し、長崎県松浦市調川^{つきのかわ}港へ水揚げに向かい、その帰りに立ち寄ったところ、本件防波堤の点滅灯が1基倒壊しているのを確認した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：潮流 北東流約1～2kn</p>
その他の事項	<p>船長は、立った姿勢で操船していた。</p> <p>船長は、平戸瀬戸の航行は約1年ぶりであり、前回通過したときに設置されていた照明灯が、平成22年12月21日から黄色点滅灯に取り替えられていることを知らなかった。</p> <p>3基の黄色点滅灯の光度は同じであった。</p> <p>船長は、平戸瀬戸航行時にはレーダーや灯台の灯光を見ながら航行していたが、本事故当時、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。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、平戸瀬戸を北進中、船長が、船首方に視認した本件点滅灯を本件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、本件点滅灯と本件防波堤との間を航行しようとし、本件点滅灯の東側に向けて航行したことから、本件点滅灯が設置されていた本件防波堤に向けて航行することとなり、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、平戸瀬戸を北進中、船長が、船首方に視認した本件点滅灯を本件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、本件点滅灯と本件防波堤との間を航行しようとし、本件点滅灯の東側に向けて航行したため、本件点滅灯が設置されていた本件防波堤に向けて航行することとなり、本件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。</p>
参考	<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"> ・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。