

船舶事故調査報告書

平成24年11月15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	乗揚
発生日時	平成24年7月19日 14時35分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市小川島南南東方沖の蟹尻瀬 唐津市所在の呼子平瀬灯台から真方位205°530m付近 (概位 北緯33°34.7′ 東経129°54.5′)
事故調査の経過	平成24年7月20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	A 押船 第五十一住若丸、135トン 135582、住若海運株式会社 32.65m×9.60m×5.80m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成9年2月24日 B バージ 正成、約3,969トン なし、住若海運株式会社 90.07m×20.00m×7.80m、鋼 機関なし、平成9年（建造）
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 49歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年7月23日 免状交付年月日 平成24年6月26日 免状有効期間満了日 平成29年7月22日
死傷者等	なし
損傷	A なし B 球状船首に破口及び凹損、船底外板に亀裂、凹損及び擦過傷
事故の経過	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全長約108mのA船押船列を構成し、船長が単独で船橋当直に就き、小川島南東方沖の海砂採取許可区域（以下「本件採取区域」という。）から福岡県大牟田港沖に向け、約225°（真方位、以下同じ。）の針路及び約7ノットの対地速力で自動操舵により航行した。 船長は、本件採取区域を発進したとき、左舷方及び左舷後方にA船押船列の進路方向に向かって西進している2隻の貨物船を視認し、2

	<p>隻の貨物船の速力がA船押船列より速いと思い、2隻の貨物船を先航させるため、増速せずに同じ速力で航行を続けた。</p> <p>船長は、A船押船列が呼子平瀬灯台南方沖に差し掛かった頃、左舷方及び左舷後方の2隻の貨物船までの距離がそれぞれ約0.5海里(M)と近づいたので、左舷方に余り近寄らない方がいいと思い、右に変針することとした。</p> <p>船長は、A船押船列が呼子平瀬灯台南方に拡張する浅所に接近し過ぎないように、1.5Mレンジとしたレーダーを見て呼子平瀬灯台の映像が常に可変距離環の外側に位置するように注意しながら、自動操舵の針路設定ダイヤルを少しずつ回して右回頭を始めた。</p> <p>A船押船列は、針路が約275°となったとき、平成24年7月19日14時35分ごろ呼子平瀬灯台南南西方沖の碓尻瀬に乗り揚げて乗り切った。</p> <p>船長は、衝撃を感じて乗り揚げたことを知り、船舶所有会社と海上保安部に通報し、損傷状況を確認したところ、B船のスラスタ一室に浸水していたので、唐津市加部島^{かべ}の西方沖に錨泊して排水作業を行った。</p> <p>A船押船列は、仮修理を行ったのち、山口県徳山下^{とくやまくだまつ}松港の造船所に向かった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風速 約4m/s、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、潮高 約37cm（唐津市呼子港）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故発生場所付近の航行経験が豊富であり、海図により、呼子平瀬灯台南方の10m等深線の中に水深約6.8mの浅所があることを知っており、同灯台から0.5M離して航行すれば、同浅所の南方を安全に航行できることを認識していた。</p> <p>船長は、本事故当時、レーダーとGPSプロッターを見ながら操船していたが、主に操舵スタンドの横にあるレーダーを見て船位の確認を行っていた。</p> <p>GPSプロッターには、呼子平瀬灯台南方の10m等深線の南側にコースラインが設定されていた。</p> <p>船長は、本事故当時、レーダーの可変距離環の設定距離を0.5kmに設定していた。</p> <p>A船押船列は、本事故前日の05時30分ごろから15時ごろまで本件採取区域で海砂を採取し、17時ごろ本件採取区域を発進して船長が長崎県松浦市松浦港まで単独で操船に当たり、19時00分ごろ同港に入港後23時ごろまで揚げ荷役を行った。</p> <p>A船押船列は、揚げ荷役を終えて約4時間の休憩の後、本事故当日03時20分ごろ松浦港を出港し、船長が単独で操船に当たり、05時20分ごろ本件採取区域に到着して05時25分ごろから14時20分ごろまで海砂の採取を行った。</p>

	<p>船長は、海砂を採取している間、操舵室において、A船押船列が本件採取区域から出ないように船位を調整したり、周囲の見張りを行ったりしており、交替で食事をとる以外に休憩することはなかった。</p> <p>船長は、このような作業や航海が1週間ほど続いていたので、睡眠不足と疲労が蓄積した状態であった。</p> <p>A船は、ふだん、甲板部4人、機関部2人の6人乗組みで運航されていたところ、本事故の約2か月前に甲板部乗組員の1人が病気で下船していたので、本事故当時、甲板部3人、機関部2人の5人乗組みで運航しており、各乗組員に負担が掛かる状況であった。</p> <p>B船は、本事故当時、海砂約3,600m³を積載しており、喫水が、船首約7.5m、船尾約6.3mであった。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>A船押船列は、呼子平瀬灯台南方沖を南西進中、船長がレーダーを見て同灯台の映像が可変距離環の外側に位置するように右回頭を開始したものの、可変距離環の設定距離が0.5kmであったことから、蛋尻瀬に接近することとなり、蛋尻瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、レーダーの可変距離環の設定距離が0.5Mではなく、0.5kmに設定されていることに気付かず、呼子平瀬灯台から0.5M離して航行しているものと思い込んでいた可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、睡眠不足と疲労が蓄積した状態であったことから、注意力が低下し、レーダーの可変距離環の設定距離が0.5kmであったことに気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船押船列が、呼子平瀬灯台南方沖を南西進中、船長がレーダーを見て同灯台の映像が可変距離環の外側に位置するように右回頭を開始したものの、可変距離環の設定距離が0.5kmであったため、蛋尻瀬に接近することとなり、蛋尻瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>本事故後、船舶所有者は、次の改善措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ A船の乗組員を、甲板部4人、機関部2人の6人乗組みに戻した。 ・ 所有船舶の乗組員に対し、事故防止に関する通達を出した。 <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"> ・ 浅所に接近して航行する場合は、レーダーの可変距離環の設定距離を再確認すること。