

## 船舶事故調査報告書

平成24年5月10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（橋脚）   |
| 発生日時  | 平成23年9月22日 04時38分ごろ  |
| 発生場所  | 佐賀県唐津市鷹島肥前大橋橋脚<br>鷹島肥前大橋橋梁灯（C1灯）から真方位040°200m付近<br>（概位 北緯33°26.45′ 東経129°47.31′）   |
| 事故調査の経過   | 平成23年9月22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。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | 油送船 <sup>やまと</sup> 大和丸、149トン<br>133516、山下海運有限会社<br>39.31m×7.30m×3.10m、鋼<br>ディーゼル機関、441kW、平成5年9月25日   |
| 乗組員等に関する情報  | 船長 男性 47歳<br>五級海技士（航海）（履歴限定）<br>免許年月日 昭和63年7月28日<br>免状交付年月日 平成20年7月9日<br>免状有効期間満了日 平成25年7月27日  |
| 死傷者等  | なし   |
| 損傷  | 本船 左舷船首部を大破<br>橋脚 水線上に擦過傷及び縦型フェンダー1本に約50cmの曲損  |
| 事故の経過   | 本船は、船長ほか2人が乗り組み、平成23年9月22日04時00分ごろ、時化のために伊万里湾内で仮泊していた錨地から関門港に向けて出航し、長崎県松浦市鷹島と唐津市肥前町西岸間の日比水道 <small>ひび</small> に向かった。<br>本船は、日比水道南口を北上し、同水道を横断する鷹島肥前大橋に点灯する灯火を認めたが、同橋肥前町側の台ヶ埼沖の浅所（水深1.8m）及び日比水道中央部付近のツヅラ瀬（水深2.2m）から針路を離すことに意識を集中していたことから、鷹島肥前大橋の肥前町側の橋脚（第4橋脚）（以下「本件橋脚」という。）の存在を失念していた。<br>船長は、04時34分ごろ、台ヶ埼沖の浅所に接近しないよう針路を約323°（真方位）に定め、約8.5ノットの対地速力でレーダーを起動させていたものの画面を見ず、鷹島肥前大橋が表示されていないGPSプロッターを見ながら、機関長を見張りに当たらせ、手動操舵で航行した。<br>船長は、鷹島肥前大橋に接近するに伴い、視認していた橋梁の灯火が船橋の窓上の視界から消え、船首方に橋脚灯（黄色）が見えていたものの、目視のみで見張りを行っていたので、同橋脚灯が遠方にあるように見え、 |

|           |   |         |    |           |    |          |    |           |   |
|-----------|---|---------|----|-----------|----|----------|----|-----------|---|
|           | <p>本件橋脚に接近していることに気付かなかった。</p> <p>船長は、突然、船首方至近に現れた橋脚灯が反射した白い大壁に驚き、右舵一杯としたが、04時38分ごろ本件橋脚基部に左舷船首が衝突した。</p> <p>本船は、鷹島肥前大橋北側で漂泊し、本件橋脚に衝突したことを関係先に連絡した。</p>   |         |    |           |    |          |    |           |   |
| 気象・海象     | <p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期</p>   |         |    |           |    |          |    |           |   |
| その他の事項    | <p>本船は、A重油300klを積載し、船首約2.2m、船尾約3.0mの喫水であった。</p> <p>本船は、備え付けていた海図が古く、鷹島肥前大橋が記載されておらず、また、GPSプロッターのデータも更新されていなかったため、同橋が表示されていなかった。</p> <p>鷹島肥前大橋には、中央部の橋梁標及び橋梁灯（赤色及び緑色）により、通航帯（240m）が示されていた。</p> <p>船長は、伊万里港に年に5～6回入港し、出港後、日比水道を航行することが年に2～3回あったが、同水道の夜間航行は年に1回程度であり、平成21年4月ごろ鷹島肥前大橋が開通して以来、夜間航行の経験が1～2回しかなく、同橋の夜間状況について余り記憶がなかった。</p> |         |    |           |    |          |    |           |   |
| 分析        | <table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、日比水道を北進中、船長が、鷹島肥前大橋を通過する際、針路をツツラ瀬から離すことに意識を集中し、適切な見張りを行っていなかったことから、船首方の本件橋脚に気付かず航行し、本件橋脚に衝突したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>                   | 乗組員等の関与 | あり | 船体・機関等の関与 | なし | 気象・海象の関与 | なし | 判明した事項の解析 | <p>本船は、日比水道を北進中、船長が、鷹島肥前大橋を通過する際、針路をツツラ瀬から離すことに意識を集中し、適切な見張りを行っていなかったことから、船首方の本件橋脚に気付かず航行し、本件橋脚に衝突したものと考えられる。</p> |
| 乗組員等の関与   | あり  |         |    |           |    |          |    |           |   |
| 船体・機関等の関与 | なし  |         |    |           |    |          |    |           |   |
| 気象・海象の関与  | なし  |         |    |           |    |          |    |           |   |
| 判明した事項の解析 | <p>本船は、日比水道を北進中、船長が、鷹島肥前大橋を通過する際、針路をツツラ瀬から離すことに意識を集中し、適切な見張りを行っていなかったことから、船首方の本件橋脚に気付かず航行し、本件橋脚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、日比水道を北進中、船長が、鷹島肥前大橋を通過する際、針路をツツラ瀬から離すことに意識を集中し、適切な見張りを行っていなかったため、船首方の本件橋脚に気付かず航行し、本件橋脚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"> <li>・海図、GPSプロッター等の情報更新に努め、不慣れな夜間航海をする場合には、出航前に海図等で予定航行経路の調査を行うこと。</li> <li>・視覚、聴覚などあらゆる手段により、常時適切な見張りを行うこと。</li> </ul>   |         |    |           |    |          |    |           |   |