

船舶事故調査報告書

平成24年6月14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5月21日 20時38分ごろ
発生場所	長崎県平戸市田平港西防波堤 田平港西防波堤灯台から真方位157° 130m付近 (概位 北緯33° 21.74' 東経129° 34.48')
事故調査の経過	平成23年6月1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 第五十七住若丸、413トン 137064、住若海運株式会社 29.97m×17.65m×7.53m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成12年10月26日 B バージ 東風、約3,895トン なし、住若海運株式会社 107.88m×20.00m×7.00m、鋼 機関なし、平成13年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 56歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和54年4月13日 免状交付年月日 平成21年11月5日 免状有効期間満了日 平成27年1月17日
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船尾に凹損を伴う擦過傷 B 右舷船尾に凹損を伴う擦過傷 田平港西防波堤 セメント剝離
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116mのA船押船列を構成し、長崎県松浦市松浦港沖に向け、平戸市平戸島東岸沖を約13.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により北進した。 船長は、一等航海士と交代して単独の船橋当直を行っていたところ、平成23年5月21日19時42分ごろ平戸市下枯木島東方で霧のために視程が約1海里（M）に低下し、20時00分ごろ平戸市所在の青砂埼灯台の手前約3.5Mにおいて、船首マスト灯の明るさから視程が約100mの視界制限状態となったことを知ったが、乗組員が早朝から業務に就いてい

	<p>たので、乗組員を休ませようと気遣い、当直体制を強化せずに20時14分ごろ両舷機を微速力前進とし、約9.0knに減速した。</p> <p>船長は、1号レーダーを0.5Mレンジ、2号レーダーを0.75Mレンジにそれぞれ設定し、ヘッドアップ表示でレーダーと目視で見張りを行いながら、20時21分ごろ、青砂崎灯台から287°（真方位、以下同じ。）300m付近において、針路を平戸島東方の平戸瀬戸南口の右寄りに向ける約027°に定めて航行し、20時25分ごろ平戸市所在の平戸大橋の手前約1Mで左舷機クラッチを中立として約6.5knに減速した。</p> <p>船長は、反航船がいなければ、平戸瀬戸南口の中央寄りに針路をとるつもりでいたが、平戸大橋の北側から南下する反航船をレーダーで探知したので、同じ針路で航行し、田平港西防波堤灯台から190°1,100m付近の同橋手前約300m付近に達したところ、同反航船と左舷対左舷で通過できそうになったことから、針路を約017°として北流の潮流を受けて約7.5knの速力で手動操舵により平戸瀬戸最狭部の右側を航行した。</p> <p>船長は、20時35分ごろ平戸大橋下を通過して反航船とも通過し終えたので、目視で前方の状況を確認しようとしているうち、ふだんの変針場所に達したと思い、いつものように左舵10°で左転を開始した。</p> <p>船長は、1号レーダーを見て田平港西防波堤（以下「本件防波堤」という。）が近いことに気付き、右舷機のクラッチを中立とし、左舵一杯としたが、20時38分ごろA船押船列の船首が約300°を向き、速力が約7.0knになったとき、右舷後部が本件防波堤に衝突した。</p> <p>A船押船列は、衝突後、霧中での停泊を避けて自力で目的地に向かい、船長は、事後の処理に当たった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 南、風力 2、視程 約100m 海象：潮流 平戸大橋北方約1Mの平戸瀬戸東側には約1knの北北東流があった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、2か月に1度ほど長崎県佐世保市相浦港に入港していたので、本事故発生場所付近の状況をよく知っていたことや航海時間が約10時間だったことから、船橋当直を船長、一等航海士及び二等航海士による3時間の単独3直制とし、平戸瀬戸通航時間帯に合わせて19時から入港するまでを船長の当直としていた。</p> <p>A船乗組員は、本事故当日、03時30分ごろ熊本県三角港を出港した後、12時20分ごろ福岡県大牟田市大牟田港沖を発進するまで、荷役などで連続作業となっていた。</p> <p>長崎県平戸・松浦地区には、5月21日18時52分濃霧注意報が発表された。</p> <p>本船の安全管理規程に基づく運航基準には、次のとおり定められていた。</p> <p>船長は、航行中、周囲の視程に関する情報を確認し、次に掲げる条件に達したと認めるときは、当直体制の強化、レーダワッチ等による厳格な見張り及び曳船等による先導等、付加的に安全措置を講ずるとともにその時の状況に適した安全な速力とし、状況に応じて停止、航路外錨泊又は経路変更の措置をとらなければならない。</p> <p>・視程が500m以下の時</p>
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 あり</p>

	<p>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>なし あり</p> <p>本船は、霧により視界が制限された平戸瀬戸の平戸大橋付近を北進中、船長が、ふだんの変針場所に達したと思い、いつものように左舵10°で左転を開始したが、レーダーで船位の確認を行わなかったことから、ふだんの変針場所を通過しており、本件防波堤に接近して衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、霧により視界制限状態となったことを知った際、乗組員が早朝から業務に就いていたことから、乗組員を休ませようと気遣い、2人当直にするなどの当直体制の強化をしなかったものと考えられる。</p> <p>船長が、当直体制を強化し、レーダーによる見張りを強化していれば、船位の確認ができ、本事故の発生を防止できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、霧により視界が制限された平戸瀬戸の平戸大橋付近を北進中、船長が、ふだんの変針場所に達したと思い、いつものように左舵10°で左転を開始したが、レーダーで船位の確認を行わなかったため、ふだんの変針場所を通過しており、本件防波堤に接近して衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	
<p>参考</p>	<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"> ・安全管理規程を遵守し、視界制限状態においては、2人当直とするなどしてレーダーによる見張りを強化すること。 	