

船舶事故調査報告書

平成25年8月22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25年4月26日 21時30分ごろ
発生場所	長崎県西海市松島北東方沖のコ瀬 西海市所在の松島水道コ瀬灯標から真方位234°50m付近 (概位 北緯32°56.7′ 東経129°37.1′)
事故調査の経過	平成25年4月30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	ケミカルタンカー 昭真丸 ^{しょうしん} 、198トン 134632、昭和物流株式会社 47.64m×7.80m×3.40m、鋼 ディーゼル機関、478kW、平成7年12月15日
乗組員等に関する情報	船長 男性 60歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和48年10月12日 免状交付年月日 平成23年2月2日 免状有効期間満了日 平成28年4月24日
死傷者等	なし
損傷	球状船首に破口、船底中央部に凹損を伴う擦過傷、舵柱の曲損
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、塩酸約350tを積載し、船長が単独で船橋当直に就き、船首約2.40m、船尾約3.40mの喫水で長崎県寺島水道を通過したのち、松島水道入口へ向けて約9ノットの速力として自動操舵で南進した。 本船は、西海市鴨崎西方約0.5海里（M）沖から松島水道へ向けて左転し、船長が、1.5Mレンジに設定していたレーダー画面を0.75M、0.5Mレンジと順次拡大したものの、視界が良く、左舷船首方に見えていた白灯を松島水道東側の鼠瀬 ^{ねずみせ} 灯標 ^{とうひょう} と思い、同白灯の右方に向けて南南東進した。 本船は、白灯を左舷方に見ながら航行中、平成25年4月26日21時30分ごろコ瀬の浅所に乗り揚げた。 本船は、船長が海上保安庁等へ連絡を取り、翌27日早朝、会社手配のタグボートで離礁し、西海市大瀬戸柳港沖にえい航された。

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約7m/s、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、松島水道へ向けて左転する前まで、レーダーを見ていたが、左転後に左舷船首方に見えていた白灯を鼠瀬灯標の灯光だと思い、順次レーダーレンジの切替えを行ったものの、切替え操作のみでレーダー画面を見ずに目視で白灯を見ながら航行し、白灯から左側は注意せずに操船を続けた。</p> <p>船長は、乗り揚げるまで鼠瀬灯標とワリ瀬灯浮標の間の松島水道を航行しているものと思っていたが、本事故後、松島水道コ瀬灯標（以下「コ瀬灯標」という。）（灯質 連続急閃白光）と鼠瀬灯標（灯質 群急閃白光、毎15秒に6急閃光と1長閃光）の灯質の違いに気付かず、コ瀬灯標を鼠瀬灯標と思い、また、コ瀬灯標の右方には松島港釜ノ浦防波堤灯台（灯質 単閃赤光、毎3秒に1閃光）があり、同灯台の灯光が、松島水道西側のワリ瀬灯浮標（灯質 モールス符号赤光、毎8秒にB（－・・・））の灯光と同じ赤色であることから、同灯台をワリ瀬灯浮標と思っていたことが分かった。</p> <p>船長は、松島水道の航行経験が数回あったが、夜間の航行経験は1～2回程度であった。</p>
<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>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、松島北東方沖を松島水道に向かう際、船長が、左舷船首方に見えていたコ瀬灯標の白灯を同水道東側の鼠瀬灯標と思い込み、白灯の右方に向けて航行したことから、コ瀬灯標の右方（西方）の浅所に向首することとなり、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、左舷船首方に白灯が見え、右舷船首方には松島港釜ノ浦防波堤灯台の赤灯が見えていたが、それぞれ鼠瀬灯標及びワリ瀬灯浮標と思い込み、両灯の間に向けて航行し、松島水道を航行しているものと思っていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、松島北東方沖を松島水道に向かう際、船長が、左舷船首方に見えていたコ瀬灯標の白灯を同水道東側の鼠瀬灯標と思い込み、白灯の右方に向けて航行したため、コ瀬灯標の右方（西方）の浅所に向首することとなり、同浅所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>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"> ・夜間に航行経験の少ない海域を航行する場合には、事前に水路調査を行うとともに、レーダーやGPSプロッターなどの航海計器を使用し、常に船位を確認しながら航行すること。