

船舶事故調査報告書

平成26年5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26年1月11日 19時55分ごろ
発生場所	長崎県平戸市平戸島獅子駒埼北方（平戸瀬戸） 平戸市所在の田助港外防波堤灯台から真方位188°780m付近 （概位 北緯33°23.0′ 東経129°33.7′）
事故調査の経過	平成26年1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 貨物船 宝珠、498トン 140604、株式会社みなと海運 76.20m×12.50m×6.87m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成19年9月28日
乗組員等に関する情報	船長A 男性 64歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年6月26日 免状交付年月日 平成22年3月4日 免状有効期間満了日 平成27年3月27日
死傷者等	なし
損傷	球状船首部に破口及び凹損、左舷船底外板に凹損及び擦過傷、左舷ビルジキールに曲損及び擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、船首約2.4m、船尾約3.6mの喫水で長崎県長崎市長崎港に向けて航行中、船長Aが、平成26年1月11日19時20分ごろ、平戸瀬戸北口の北東方5海里（M）付近で一等航海士から船橋当直を引き継ぎ、単独の船橋当直に就いた。 船長Aは、船橋前部中央にある操舵装置の後方に立って船橋当直を行い、2台のレーダーを3Mレンジで作動させ、一等航海士から引き継いだ約228°（真方位、以下同じ。）の針路及び約10ノット（kn）の対地速力で自動操舵により、平戸瀬戸北口にある田助港外防波堤灯台（以下「田助灯台」という。）に向けて航行した。 船長Aは、田助灯台の北東方0.5M付近で手動操舵に切り替え、平戸瀬戸の西水道（広瀬～獅子駒埼間の水道）を南進するため、徐々

	<p>に左転を始めたところ、左舷船首方1.3M付近の平戸市黒子島東方に工事中の作業船の灯火を視認し、その後、レーダーで左舷船首方1M付近に航行中の船舶（以下「第三船」という。）を探知した。</p> <p>船長Aは、左転を続けながら、レーダー及び目視で第三船の動静を確認したところ、左舷船首方0.7～0.8M付近に縦に連掲したマスト灯2個を視認し、第三船が、引船列であり、平戸瀬戸の東水道（広瀬～牛ヶ首間の水道）を北進するものと思った。</p> <p>船長Aは、これまで平戸瀬戸を南進する際、西水道を針路約210°で平戸城に向首し、田助灯台の南方850m付近にある二目照射灯副標（以下「二目副標」という。）を右舷に見て航行していたが、本事故当時、二目副標が船首方400m付近に見えたことから、右側に寄り過ぎていると思い、更に左舵を取った。</p> <p>A船は、西水道を南進中、船長Aが、船首方100m付近において、第三船が船尾に約50mの台船をえい航しており、接近しているように見えたことから、機関を中立にし、続いて後進にかけたところ、船首が右に振れたため、左舵一杯を取ったものの、19時55分ごろ獅子駒埼北方の海岸に乗り揚げた。</p> <p>平戸瀬戸航路浚渫工事の警戒作業に当たっていた警戒船（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）は、A船の前方1～1.5M付近を南進して来た先航船の警戒のため、田助灯台南方で船首を南方に向けて待機しており、B船の左舷側を先航船に追い越させた後、先航船の右後方を南進した。</p> <p>船長Bは、先航船が黒子島東方の工事区域の東側を安全に航行する進路にしたことを確認した後、A船の警戒のため、二目副標を通過した辺りでUターンし、二目副標のすぐ北側で船首を南方に向けて待機した。</p> <p>船長Bは、A船が、B船の左舷側に向ける針路とせず、B船の船尾至近に接近したことから、危険を感じてB船を左に回頭させたところ、B船の北方を通過したA船が獅子駒埼北方の海岸に乗り揚げた。</p> <p>A船は、1番バラスタククのバラスト水を排水して自力で離礁し、平戸市川内湾に錨泊して応急修理を行った後、熊本県宇城市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 北西、風力 2～3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期、潮流 南南西流約1～2kn、波高 約1m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、年末年始にかけ、連続した航海及び荷役を行っており、1月9日13時50分ごろ兵庫県姫路市姫路港広畑区に入港して10日14時10分ごろに出港するまでの間は、休息をとることができたものの、本事故当時、疲労が残っていると感じていた。</p> <p>船長Aは、平戸瀬戸の航行経験が豊富であり、夜間、黒子島東方で</p>

	<p>浚渫工事が行われているときに何度も航行したことがあった。</p> <p>船長Aは、これまで、平戸瀬戸北口付近を南進中に北航船を認めた場合、速力を落としたり、旋回したりし、平戸瀬戸最狭部の広瀬及び黒子島付近で北航船と行き会わないようにしていた。</p> <p>B船は、航海灯（マスト灯、両舷灯及び船尾灯）のほか、マスト灯の下方に青色回転灯を点灯していた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、付近にはある程度の大きさの船としては先航船及びA船以外にはいないことを2台のレーダーで確認していたものの、小型船の存在までは確認していなかった。</p> <p>九州沿岸水路誌には、平戸瀬戸に関し、次のとおり記載されている。</p> <p>針路法</p> <p>一般的注意事項</p> <p>佐世保海上保安部は、平戸瀬戸における海難を防止するため海上衝突予防法による狭水道における航法を守るよう、また、北航船のうち500t未満は東水道（広瀬～牛ヶ首間の水道）を、500t以上は西水道（広瀬～獅子駒崎間の水道）を航行するよう、南航船は小型漁船を除き、西水道を広瀬から離して航行するようそれぞれ指導している。</p> <p>南航針路法</p> <p>東方から来る船舶は、針路209°で天守閣（平戸城）に向首し、広瀬導流堤灯台正横で針路180°に変針して南下する。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A船は、平戸瀬戸北口を南進中、船長Aが、第三船が東水道を北進するものと思い込み、西水道に向けて左転しながら、航行していたところ、船首方100m付近に第三船が接近しているように見えたことから、機関を後進にかけたものの、南南西方への潮流に圧流され、獅子駒崎北方の海岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、船首方に認めた白灯から引船列が北進しているものと思ったが、引船列は航行していなかったものと考えられることから、平戸瀬戸北口において、反航する他船を認めたとき、レーダーも活用して慎重に他船の状況を確認しておれば、引船列でないことに気付い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、A船が、平戸瀬戸北口を南進中、船長Aが、第三船が東水道を北進するものと思い込み、西水道に向けて左転しながら、航行していたところ、船首方100m付近に第三船が接近しているように見えたため、機関を後進にかけたものの、南南西方への潮流</p>

	に圧流され、獅子駒埼北方の海岸に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 ・ 狭水道を航行中に反航する他船を認めた場合、状況に応じ、減速し、その動静を慎重に確認して航行すること。