

# 船舶事故調査報告書

平成26年7月3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3月8日 04時40分ごろ
発生場所	長崎県平戸市南風崎（平戸瀬戸） 南風崎灯台から真方位003° 110m付近 （概位 北緯33° 22.3′ 東経129° 34.1′）
事故調査の経過	平成26年3月10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	貨物船 <sup>たいほう</sup> 大豊丸、498トン 134596、古川海運有限会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 72.01m×12.70m×7.25m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年10月22日
乗組員等に関する情報	船長 男性 45歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成18年3月20日 免状交付年月日 平成22年3月25日 免状有効期間満了日 平成27年4月4日 一等航海士 男性 71歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和42年3月24日 免状交付年月日 平成25年12月11日 免状有効期間満了日 平成31年5月17日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に擦過傷、凹損及び破口、右舷ビルジキールに擦過傷
事故の経過	本船は、船長、一等航海士及び二等航海士ほか1人が乗り組み、船首約1.85m、船尾約3.25mの喫水で福岡県倉良瀬戸を通過した後、平成26年3月8日00時ごろ一等航海士が船長から船橋当直を引き継いだ。 二等航海士は、船橋当直及び狭水道航行の勉強のため、当直時間ではなかったものの、01時ごろ福岡県福岡市玄界島沖で昇橋した。 船長は、日頃から、平戸瀬戸などの狭水道航行時には、操船指揮を

	<p>執るため、約3海里（M）手前で船長を呼ぶよう、乗組員に指示していた。</p> <p>一等航海士は、平戸瀬戸の航行経験が豊富であったことから、休憩中の船長を休ませようと思い、船長を呼ばずに平戸瀬戸に入った。</p> <p>一等航海士は、操舵スタンド後方に立って手動操舵に当たり、GPSプロッター及び1.5Mレンジとしたレーダーを作動させ、平戸瀬戸北口の二目照射灯東方沖において、平戸市黒子島の島影を目視で確認し、同島東方沖を南進するため、黒子島東端付近に向かう針路として約10ノット（kn）の対地速力で南進した。</p> <p>一等航海士は、平成26年2月末頃に平戸瀬戸を北進した際、黒子島の東側において、工事区域を示す多数の標識灯が点灯され、作業船が工事を行い、可航幅が狭くなっている状況を視認しており、その後、運航者からファックスで平戸瀬戸の黒子島東側における工事が終了している旨の連絡を受けていた。</p> <p>本船は、黒子島北北東方沖を南進中、一等航海士が、左舷船首方に視認した南風崎灯台（灯質：群閃白光、毎6秒に2閃光）及び小田助瀬灯標（灯質：モールス符号赤光、毎8秒にB（-・・・））の灯光を黒子島東側における工事区域を示す標識灯の灯光と思い、2つの灯光を右に見て航行しようとし、黒子島の東南東方0.3M付近にある平戸瀬戸東岸の南風崎灯台の東方に向けて左転を始めた。</p> <p>一等航海士は、本事故時、黒子島東側における工事が終了していることを覚えていたが、南風崎灯台及び小田助瀬灯標の灯光が見え始めたとき、2つの灯光が黒子島の東側近くに見えたことから、工事区域を示す標識灯が2つだけ撤去されずに残っているものと思った。</p> <p>本船は、黒子島東方において、南風崎灯台の東方に向けて左転しながら南進中、一等航海士が、二等航海士から陸が近いと言われてレーダーで確認したところ、南風崎北方の陸岸に接近していることに気付き、右舵一杯を取ったものの、04時40分ごろ南風崎北方の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船舶所有者が手配したタグボートに引き下ろされ、自力航行で平戸市川内湾に錨泊して応急修理を行った後、山口県柳井市の造船所に向かった。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期、波高 約1m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>一等航海士は、これまでに平戸瀬戸を約30～40回航行した経験があり、平戸瀬戸を本船で航行したのは本事故時が3回目であった。</p> <p>一等航海士は、平戸瀬戸を航行する際、GPSプロッターのコースラインに沿うように航行していたが、本事故時、黒子島東側における工事区域を示す標識灯と思った南風崎灯台及び小田助瀬灯標を回避す</p>

	<p>ることに気を取られ、GPSプロッターを見ていなかった。</p> <p>一等航海士は、黒子島東側における工事期間中に平戸瀬戸を航行したのは1回だけであったが、工事区域を示す標識灯（灯質：黄光、3秒1閃光同期点滅）が多数設置されており、工事の印象が強く残っていた。</p> <p>二等航海士は、約30年間、約19トンの漁船に甲板員として乗船しており、平成25年4月から内航船に乗船するようになり、本事故時、内航船での航海当直の経験が約8か月であった。</p> <p>二等航海士は、平成26年3月2日に本船へ雇入れされており、黒子島東側における工事の状況については知らなかった。</p> <p>二等航海士は、一等航海士がベテランだと聞いていたことから、一等航海士の操船模様を楽観的に見ていた。</p> <p>（写真1 GPSプロッター 参照）</p>
<p><b>分析</b></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>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、平戸瀬戸の黒子島北北東方沖を南進中、一等航海士が、南風崎灯台及び小田助瀬灯標の灯光を黒子島東側における工事区域を示す標識灯の灯光と思い込み、2つの灯光を右に見て航行しようとし、平戸瀬戸の東岸にある南風崎灯台の東方に向けて左転したことから、南風崎北方の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、平戸瀬戸の黒子島北北東方沖を南進中、一等航海士が、南風崎灯台及び小田助瀬灯標の灯光を黒子島東側における工事区域を示す標識灯の灯光と思い込み、2つの灯光を右に見て航行しようとし、平戸瀬戸の東岸にある南風崎灯台の東方に向けて左転したため、南風崎北方の浅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><b>参考</b></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"> <li>・ 狭水道航行時には、船長に報告を行い、船長が操船指揮を執ること。</li> <li>・ 航行中はGPSプロッター及びレーダーを使用し、コースライン、船位、船首方位等を適時に確認すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

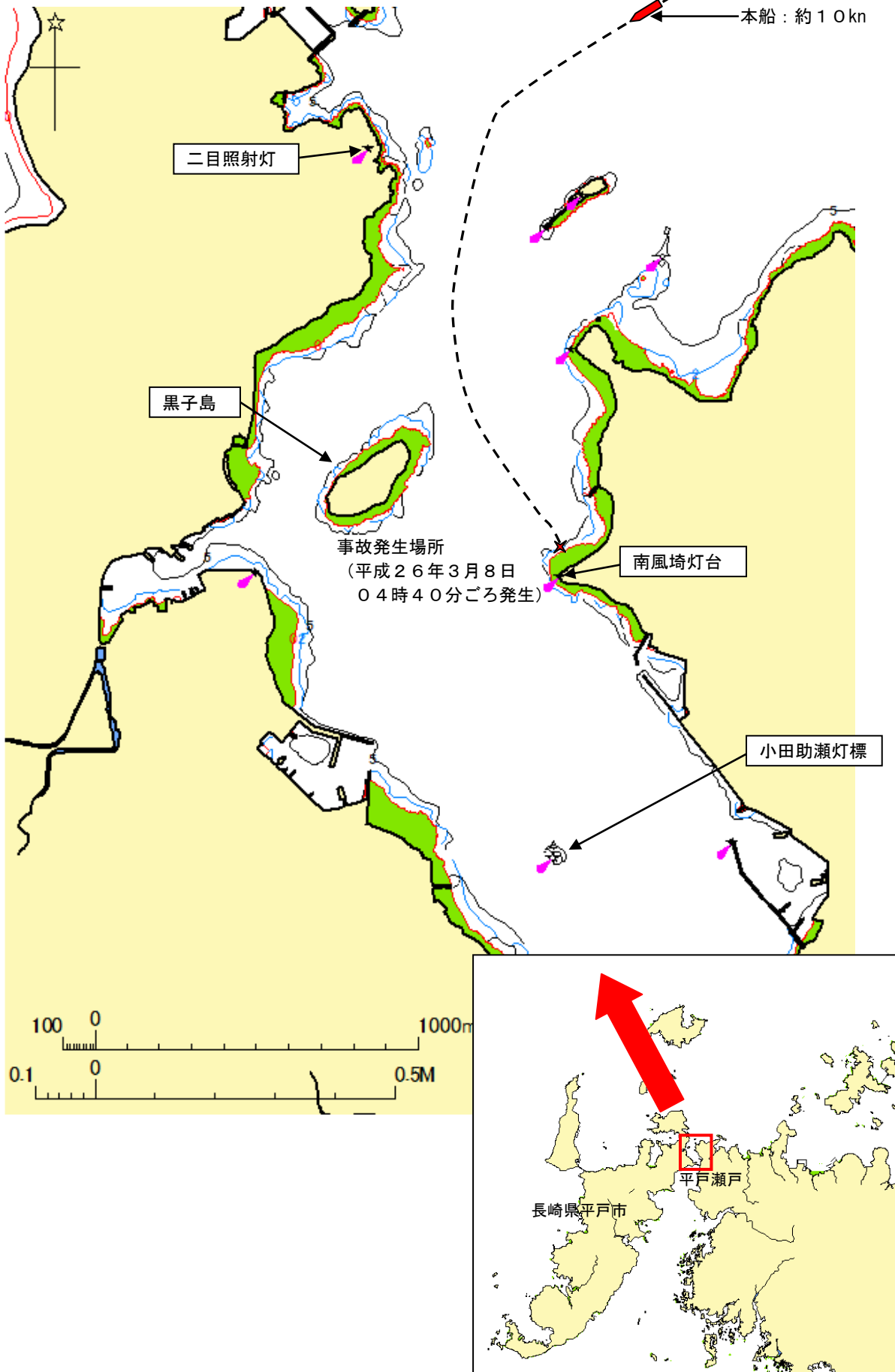


写真1 GPSプロッター

