

## 船舶事故調査報告書

平成26年7月24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7日 06時20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233°180m付近 （概位 北緯32°56.7′ 東経129°37.1′）
事故調査の経過	平成26年4月7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。
<b>事実情報</b> 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	練習船 <sup>かくよう</sup> 鶴洋丸、155トン 140090、国立大学法人長崎大学 42.79m×7.00m×3.18m、アルミニウム合金 ディーゼル機関2基、2,100kW（合計）、平成16年11月15日
乗組員等に関する情報	船長 男性 51歳 一級海技士（航海） 免許年月日 平成6年6月2日 免状交付年月日 平成25年6月19日 免状有効期間満了日 平成31年6月1日
死傷者等	なし
損傷	船首船底から船尾船底にかけての擦過傷、左舷側の舵板及びプロペラ翼の曲損
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員Aほか12人が乗り組み、学生16人を乗船させ、船長が操船し、甲板員Aが見張りを行い、船首約1.50m、船尾約2.40mの喫水で長崎県松島水道北口の松島水道コ瀬灯標（以下「コ瀬灯標」という。）（北方位標識、灯質 連続急閃白光）に向ける真方位167°に針路を定め、約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）として手動操舵で航行した。</p> <p>本船は、後方からの風の影響で船首が安定しなかったことから、船長が、速力を約15knに増速し、船位をGPSプロッターで確認した際、予定コースから西に離れていたが、船首目標にしていたコ瀬灯標を南方位標識だと思い、コ瀬灯標の西方を通過後に東へ変針するつもりで航行を続けた。</p>

	<p>本船は、船長が、コ瀬灯標が近くなり、周囲が少し明るくなってきた頃、前方に見えていた赤灯の下に防波堤（松島港釜ノ浦防波堤）が見えたことから、船位を不審に思い、コ瀬灯標を見たところ、北方位標識であることに気付き、機関を中立から後進にしたものの、平成26年3月7日06時20分ごろ、船底に衝撃を受けた。</p> <p>本船は、停船して浸水等の確認を行ったところ、異常なく、左舷側の舵機が使用できない状態であったが、右舷側の舵機を使用し、低速で係船地の長崎県長崎市三重式見港<sup>みえしきみ</sup>に入港した。</p> <p>（写真1 本船GPSプロッターの航跡 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 7、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 低潮時</p> <p>日出時刻は、06時42分であった。</p>
その他の事項	<p>船長は、松島水道を何度も航行した経験があり、慣れた海域であった。</p> <p>船長は、ふだん、コ瀬灯標が北方位標識であることを認識しており、夜間に松島水道北口に向けて航行する場合、コ瀬灯標を前方に見ながら左転して松島水道に進入していた。</p> <p>船長は、本事故当時、松島水道の北口手前でGPSプロッターを見たものの、画面を拡大しており、地形が表示されておらず、本船が予定コースから西に離れていることだけを確認した後、目視で見張りを行い、操船を行っていた。</p> <p>船長は、コ瀬灯標を船首目標に航行し、その右舷側に赤灯が見えていたが、赤灯については、特に疑問を感じずに航行を続けていた。</p> <p>甲板員Aは、操舵室右舷側後方で見張りを行っており、本船がコ瀬灯標の西方を通り、西海市松島港の方へ進んでいることを知っていたが、以前、フェリーが航行することを見たことがあったので、本船も松島港沖を航行するものと思っていた。</p>
分析	
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、松島北方沖を松島水道北口に向けて南南東進中、船長が、船首目標としていたコ瀬灯標を南方位標識だと思い込み、コ瀬灯標の西方を通過後に南側で東へ変針しようとしたことから、コ瀬灯標の南西方の浅所に向けて航行することとなったが、前方に防波堤が見え、船位を不審に思い、コ瀬灯標が北方位標識であることに気付いて機関を後進にかけたものの、コ瀬の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、松島北方沖を松島水道北口に向けて南南東進中、船長が、船首目標としていたコ瀬灯標を南方位標識だと思い込み、コ瀬灯標の西方を通過後に南側で東へ変針しようとしたため、</p>

	<p>コ瀬灯標の南西方の浅所に向けて航行することとなったが、前方に防波堤が見え、船位を不審に思い、コ瀬灯標が北方位標識であることに気付いて機関を後進にかけたものの、コ瀬の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><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>・慣れた海域であっても、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。</li> </ul>

写真1 本船GPSプロッターの航跡

