

# 船舶事故調査報告書

平成27年9月17日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

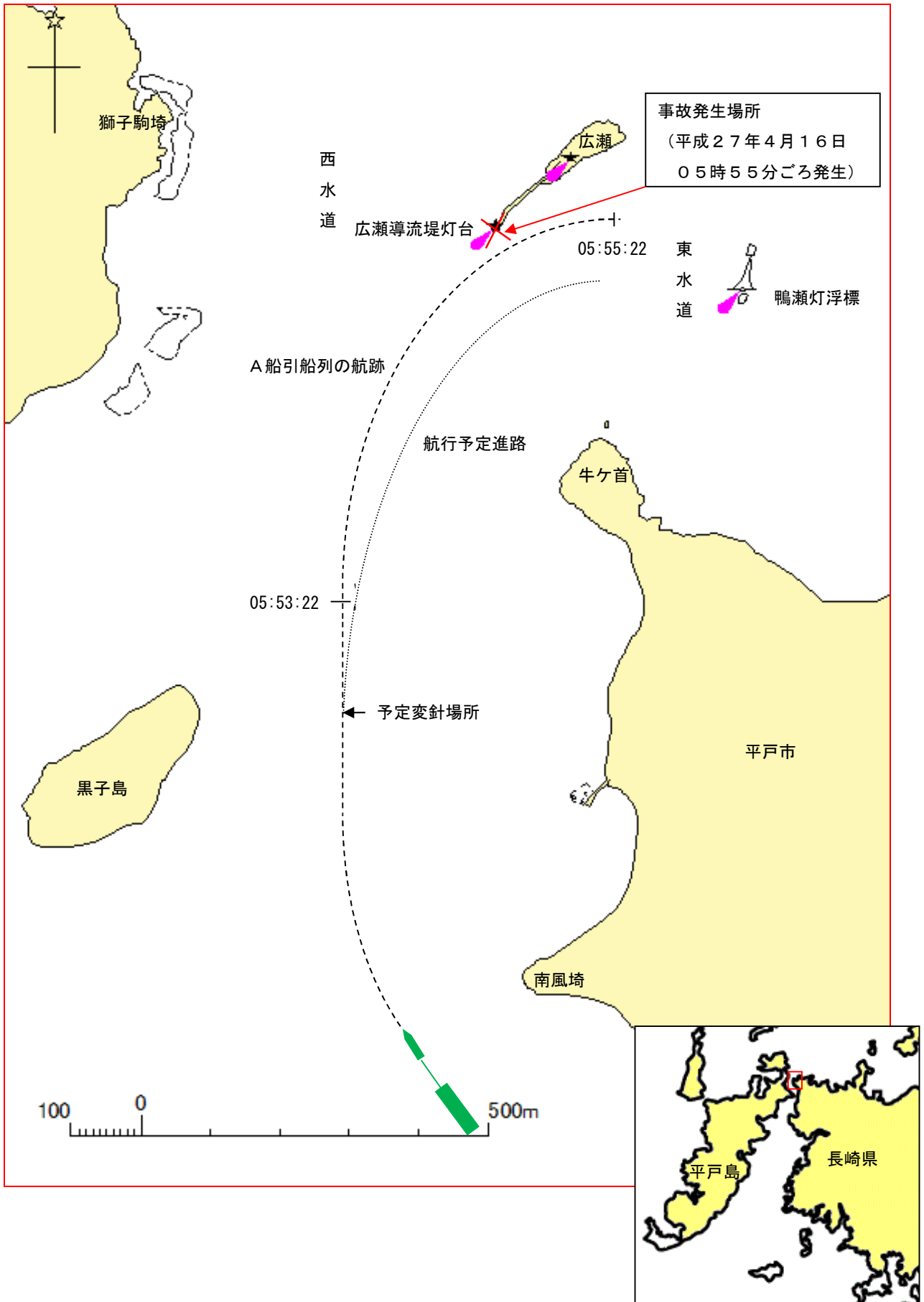
|  |  |
|--|--|
| 事故種類   | 衝突（導流堤）  |
| 発生日時   | 平成27年4月16日 05時55分ごろ  |
| 発生場所   | 長崎県平戸市広瀬導流堤南西端（平戸瀬戸）<br>広瀬導流堤灯台から真方位186°9m付近<br>（概位 北緯33°22.83′ 東経129°34.08′）  |
| 事故調査の経過  | 平成27年5月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| <b>事実情報</b><br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A 引船 <sup>しょうほう</sup> 常豊丸、298トン<br>136365、豊海運株式会社（A社）<br>39.30m×9.40m×4.20m、鋼<br>ディーゼル機関2基、1,471kW（合計）、平成11年5月14日<br>B 台船 <sup>ユタカ</sup> YUTAKA21、1,347トン<br>なし、A社<br>62.00m×24.00m×3.50m、鋼<br>機関なし、平成9年（建造） |
| 乗組員等に関する情報   | 船長 男性 52歳<br>三級海技士（航海）<br>免許年月日 昭和58年5月12日<br>免状交付年月日 平成25年3月8日<br>免状有効期間満了日 平成30年5月11日<br>航海士 男性 42歳<br>四級海技士（航海）<br>免許年月日 平成23年12月7日<br>免状交付年月日 平成23年12月7日<br>免状有効期間満了日 平成28年12月6日                         |
| 死傷者等   | なし   |
| 損傷   | A なし<br>B 左舷中央部に破口及び亀裂を伴う凹損<br>導流堤 南西端のコンクリート上方角部に欠損及び擦過傷  |
| 事故の経過  | A船は、船長及び航海士ほか3人が乗り組み、無人のB船をえい航   |

|               |  |
|---------------|--|
|               | <p>した引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、船長及び航海士が船橋当直につき、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、約10～10.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により、平戸市南風崎西方沖を北北西進した。</p> <p>船長は、平戸市黒子島東方沖に差し掛かった頃、広瀬の西側（以下「西水道」という。）に反航船及び漁船がいなかったため、西水道を航行するかどうか迷いながら黒子島東方沖の予定変針場所を通過し、当初の予定どおり広瀬の東側（以下「東水道」という。）を航行しようと思ひ直し、右舵を取って広瀬の南方を北東進中、平成27年4月16日05時55分ごろ、B船の左舷中央部が広瀬導流堤の南西端に衝突した。</p> <p>船長は、航海士からの報告により、B船が広瀬導流堤に衝突したことを知り、その直後、B船から出していたY字型ワイヤロープが切断したことを認めた。</p> <p>船長は、06時00分ごろ船舶所有者に連絡し、潮流により西水道を北方に漂流中のB船を回収した後、海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、総重量約1,000tとなる積荷を積載していたが、積荷に損傷はなく、長崎県松浦市調川港でA船から引き継いだ僚船により関門港田野浦区にえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）参照）</p> |
| <p>気象・海象</p>  | <p>気象：天気 曇り、風向 南、風速 約5m/s、視程 3海里以上<br/> 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 北東流約3.5kn</p>  |
| <p>その他の事項</p> | <p>A船は、本事故時、船尾のえい航ウインチから巻き出した直径約50mmのワイヤロープ、直径約100mmのクッションロープ（長さ約50mの合成繊維製ロープ）、B船の船首両舷のボラードに掛けた直径約37mmのY字型ワイヤロープ（長さ約33m）を順次シャックルで連結し、A船引船列の全長を狭水域航行時の約172mとしていた。</p> <p>Y字型ワイヤロープは、1年ごとに交換されており、本事故当時は、交換後2～3か月のものが使用されていた。</p> <p>A船引船列は、航行する海域に応じてA船側のワイヤロープの長さを調整していた。</p> <p>船長は、右舵を取って広瀬の南方を北東進中、A船引船列がふだんより広瀬に接近する進路となったため、機関の回転数を上げてA船の船首を鴨瀬灯浮標に向けた。</p> <p>船長は、平戸瀬戸を年に3～4回航行しており、北進時には東水道を航行するようにしていたが、過去に1～2回西水道を航行したことがあり、西水道を航行する方が操船しやすいと感じていたが、右側航行という意味で東水道を航行することとした。</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>また、佐世保海上保安部のホームページには、平戸瀬戸航法ガイドが掲載されているが、船長は、いずれも知らなかった。</p>  |
| <p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与<br/>船体・機関等の関与<br/>気象・海象等の関与<br/>判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B なし<br/>A なし、B なし<br/>A あり、B あり</p> <p>A船引船列は、平戸瀬戸において、約3.5knの北東方へ流れる潮がある状況下を同瀬戸北口に向けて北進中、船長が、予定していた東水道から西水道に変更するかどうか迷い、東水道に向ける変針時機が遅れたことから、増速したものの広瀬導流堤に接近する進路となるとともに潮流に圧流され、B船が広瀬導流堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、東水道を航行する予定でいたが、西水道に反航船及び漁船がいなかったこと及び過去に西水道を航行した際、西水道の方が操船しやすいと感じていたことから、西水道を航行するかどうか迷ったものと考えられる。</p> <p>船長は、平戸瀬戸の航法について事前に調査していれば、迷うことなく西水道を航行し、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> |
| <p><b>原因</b></p>  | <p>本事故は、A船引船列が、平戸瀬戸において、約3.5knの北東方へ流れる潮がある状況下を同瀬戸北口に向けて北進中、船長が、予定していた東水道から西水道に変更するかどうか迷い、東水道に向ける変針時機が遅れたため、増速したものの広瀬導流堤に接近する進路となるとともに潮流に圧流され、B船が広瀬導流堤に衝突し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>A社では、本事故後、所有する船舶に平戸瀬戸航法ガイドを配布し、各船舶の船橋に備えさせるようにした。</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>・航行予定海域について、水路誌等の情報を活用し、最適な予定航</li> </ul>  |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>路を決定すること。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 航行予定進路を変更する場合は、操船に余裕のある時期に行うこと。</li></ul> |
|--|--|

付図1 事故発生経過概略図



付表 1 A船のAIS記録（抜粋）

| 時刻<br>(時：分：秒) | 北緯<br>(° -' -" ) | 東経<br>(° -' -" ) | 船首方位<br>(° ) | 対地針路<br>(° ) | 対地速力<br>(kn) |
|---------------|------------------|------------------|--------------|--------------|--------------|
| 05：48：43      | 33-21-47.2       | 129-34-19.0      | 314          | 326          | 10.3         |
| 05：53：22      | 33-22-32.5       | 129-33-56.2      | 015          | 008          | 11.6         |
| 05：55：22      | 33-22-50.0       | 129-34-11.3      | 074          | 063          | 9.7          |
| 05：55：43      | 33-22-51.7       | 129-34-15.7      | 103          | 072          | 11.2         |
| 05：55：54      | 33-22-51.9       | 129-34-17.9      | 093          | 085          | 10.1         |
| 05：56：09      | 33-22-52.5       | 129-34-20.6      | 033          | 058          | 9.3          |

(注) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、船首方位及び対地針路は真方位である。