

船舶事故調査報告書

平成27年4月30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
発生日時	平成26年12月19日 06時03分ごろ
発生場所	長崎県平戸市南風崎北方沖（平戸瀬戸） 南風崎灯台から真方位354° 180m付近 （概位 北緯33° 22.34′ 東経129° 34.09′）
事故調査の経過	平成26年12月19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 セメント運搬船 第三十すみせ丸、360トン 134636、辰和海運株式会社 49.99m×9.60m×4.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年5月8日 B 引船 ながと、70.82トン 121938、森川海運有限会社 24.61m (Lr) ×4.60m×2.49m、鋼 ディーゼル機関、404kW、昭和54年1月30日 C バージ NO. 8、約794トン なし、後藤運輸株式会社 50.00m×18.00m×2.50m、鋼 機関なし、平成18年（建造）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 56歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年2月1日 免状交付年月日 平成22年2月12日 免状有効期間満了日 平成27年5月7日 甲板長A 男性 72歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成17年12月16日 免状交付年月日 平成22年5月19日 免状有効期間満了日 平成27年12月15日 B 船長B 男性 61歳 五級海技士（航海）

	<p>免許年月日 昭和49年8月23日</p> <p>免状交付年月日 平成23年10月14日</p> <p>免状有効期間満了日 平成28年10月19日</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 右舷中央部の外板及びハンドレールに曲損、船首部から中央部にかけて船底外板に擦過傷</p> <p>B なし</p> <p>C 左舷船首部の外板に凹損</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板長Aほか3人が乗り組み、甲板長Aが単独で船橋当直につき、約11.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により、航海灯を表示し、平戸瀬戸北口の平戸市広瀬北方沖を南西進した。</p> <p>甲板長Aは、広瀬北西方沖の変針点の手前において、船長Aに昇橋を促す頃だと思っていたが、平成26年12月19日05時59分ごろ、1.5海里(M)レンジとしたレーダーで南風埼南方沖にB船及びC船の映像を認め、引船が台船をえい航し、北進しているものと思い、B船との距離が近く感じたので、船長Aを呼ぶ前にB船及びC船を避航しようと思った。</p> <p>A船は、広瀬北西方沖で左に変針し、北方へ流れる潮流の影響を受けて約10.4knの速力で南進中、甲板長Aが、B船の縦に連掲した灯火とその下方に緑灯1個を、C船の点滅灯数個をそれぞれ視認し、B船がC船をえい航(以下「B船引船列」という。)していることを確認した。</p> <p>甲板長Aは、通常、平戸瀬戸を南進する場合、同瀬戸の右側(西側)を航行していたが、B船引船列が平戸瀬戸の西水道(広瀬西方の水道、以下「西水道」という。)に向けて北上するものと思い、同瀬戸の左側(東側)に寄せてB船引船列と右舷対右舷で通過するため、平戸市牛ヶ首北西方沖で左に変針した。</p> <p>甲板長Aは、牛ヶ首西方沖を南南東進中、B船の緑灯が見えており、牛ヶ首南西方沖で右に変針して南進する針路とした頃、B船の両舷灯が見え、その後、B船の紅灯が見えるようになったので、左側(東側)の陸岸が近かったものの、B船引船列を避航するために左へ旋回して1回転しようと思い、左舵一杯を取った。</p> <p>A船は、南風埼北方沖を左に旋回中、甲板長Aが機関を中立にしたものの、06時03分ごろ、A船の右舷中央部付近とC船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、南風埼に接近していたので、甲板長Aが機関を全速力後進にかけたが、南風埼に乗り揚げた。</p> <p>船長Aは、自室で待機していたところ、ドーンという衝撃音を聞いて昇橋し、周囲の状況等を確認した後、船舶所有者及び海上保安庁へ</p>

	<p>事故の通報を行った。</p> <p>A船は、サルベージ会社のタグボートに引かれて離礁した後、平戸市川内湾に錨泊した。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、C船をえい航してB船引船列を構成し、船長Bが単独で船橋当直につき、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、約8knの速力で手動操舵により、南風埼南方沖を北北西進した。</p> <p>B船は、船尾のえい航フックに掛けた直径約45mmのえい航索を約50m伸出し、C船の船首両舷のボラードに掛けた直径約22mm、長さ約15mのワイヤロープとシャックルでY字に連結しており、マスト灯3個、両舷灯、引き船灯及び船尾灯を表示し、C船は、右舷船首に緑色点滅灯を、左舷船首に赤色点滅灯を、船尾両舷に白色点滅灯をそれぞれ表示していた。</p> <p>船長Bは、06時01分ごろ、南風埼南方沖において、0.5Mレンジとしたレーダーで牛ヶ首西方沖を南進するA船の映像を認め、その後、目視でA船の緑灯及び白灯を視認し、A船の態勢に疑問を抱いた。</p> <p>B船は、06時02分ごろ、南風埼灯台を右舷側に見て通過した後、平戸瀬戸の右側（東側）に寄って航行するため、右に変針した。</p> <p>船長Bは、変針した頃、まだA船の緑灯が見えていたので、A船に向けて探照灯で照射したところ、A船の両舷灯が見えるようになった後、A船の紅灯のみが見えるようになったが、その後、再度、緑灯が見えるようになった。</p> <p>B船は、A船の船首付近を通過し、船長Bが機関を中立にした後、C船とA船とが衝突した。</p> <p>B船は、乗組員が船尾甲板に出て、えい航索を手で引いたところ、えい航索に連結していたワイヤロープが切断しており、C船が漂流していることが分かったので、船長Bが運航会社の担当者に事故の連絡を行い、海上保安庁等への事故の通報を依頼した後、C船に横着けして平戸瀬戸北方の安全な海域に向かった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 B船のGPSプロッター画面①、写真2 B船のGPSプロッター画面② 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 約2～3m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮流 北流約2～3kn、潮汐 上げ潮の末期</p> <p>日出時刻：07時20分、常用薄明開始時刻：06時53分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、日頃から、平戸瀬戸においては、狭水道航行時の操船指揮を執るため、広瀬北西方沖の変針点の手前で船長Aを呼ぶよう、乗組員に指示していた。</p> <p>甲板長Aは、北流約2～3knであったことから、B船引船列が操船しやすい西水道を航行するものと思った。</p>

	<p>甲板長Aは、これまで、船長の操船指揮のもと、平戸瀬戸を航行していた。</p> <p>B船引船列のえい航索には、本事故後、A船の船底塗料と思われるペイントが付着していた。</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～獅子駒埼間の水道）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>南風埼の西方約200～250mの地点から南竜埼対岸の送電線用鉄塔に向けて進む。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし、C なし A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船は、平戸瀬戸において、南風埼西方沖に向けて西水道を南進中、甲板長Aが、南風埼南方沖を航行中のB船引船列が西水道に向けて北進するものと思込み、B船引船列と右舷対右舷で通過しようとして平戸瀬戸の左側（東側）を航行したことから、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板長Aは、北流約2～3knであったことから、B船引船列が操船しやすい西水道に向けて北進するものと思込んだものと考えられる。</p> <p>B船引船列は、平戸瀬戸において、同瀬戸に沿って南風埼西方沖を北進中、同瀬戸の右側（東側）を航行しようとして右に変針したところ、A船が平戸瀬戸の東側を航行しており、A船に注意喚起を行ったものの、A船とC船とが衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、平戸瀬戸において、A船が南進中、B船引船列が北進中、甲板長Aが、B船引船列と右舷対右舷で通過しようとして平戸瀬戸の左側（東側）を航行したため、A船とC船とが衝突し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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 狭い水道等においては、右側端に寄って航行すること。・ 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。・ 他船の意図や動作が理解できないとき又は他船の衝突回避動作に疑いがあるときは、直ちに警告信号を行うこと。・ 日没から日出までは、法定の灯火を表示すること。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

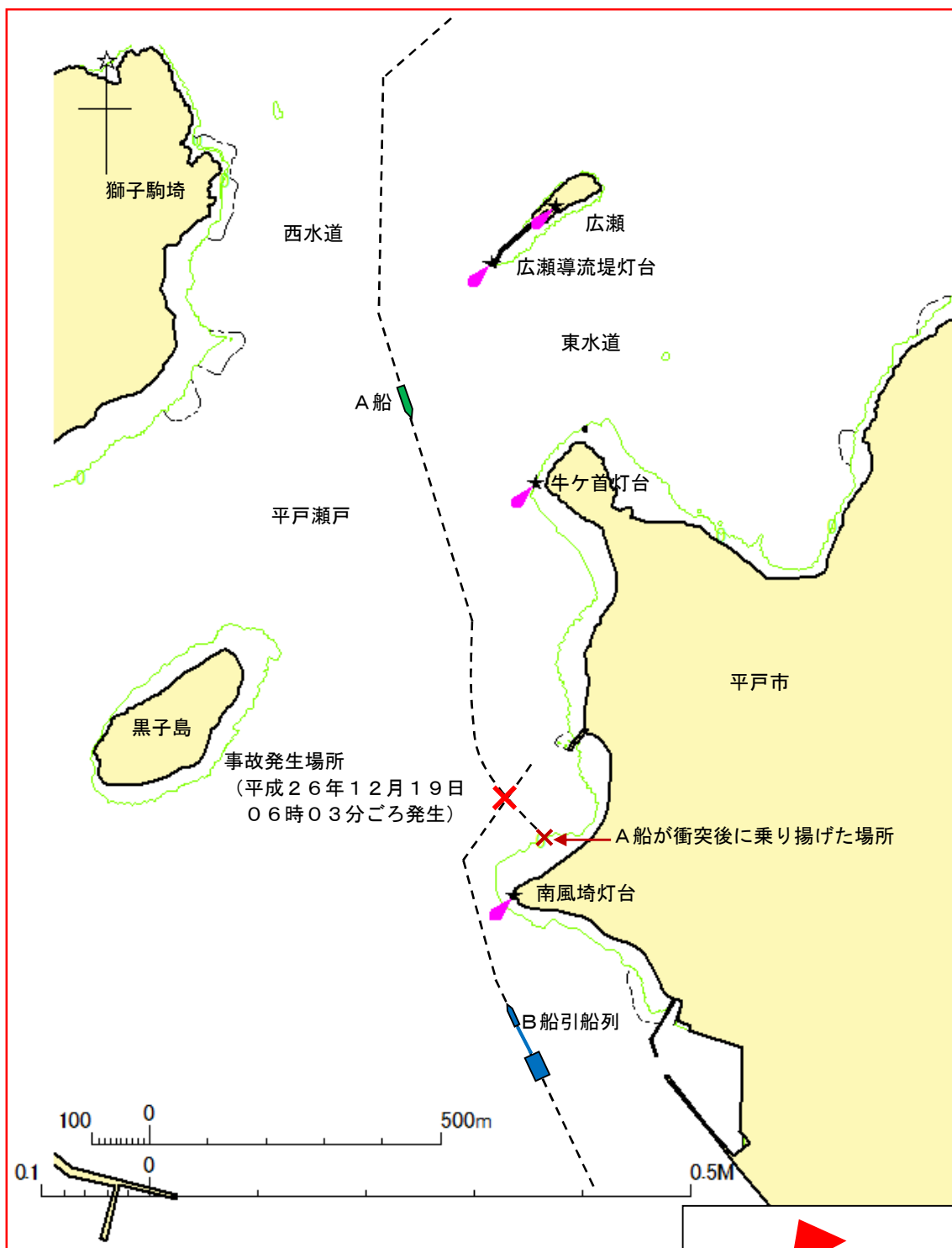


写真1 B船のGPSプロッター画面①



写真2 B船のGPSプロッター画面②

