

船舶事故調査報告書

平成28年7月7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	乗揚
発生日時	平成27年11月25日 06時26分ごろ
発生場所	長崎県西海市松島北東方沖のコ瀬 松島水道コ瀬灯標から真方位223°59m付近 （概位 北緯32°56.7′ 東経129°37.1′）
事故の概要	引船つしまは、北西進中、乗り揚げた。 つしまは、船首船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成27年12月1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	引船 つしま、295トン 142330、洞海マリンシステムズ株式会社（A社） 40.00m×10.00m×4.60m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成26年10月
乗組員等に関する情報	本件船長 男性 36歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成11年3月25日 免状交付年月日 平成26年1月6日 免状有効期間満了日 平成31年3月24日 航海士A 男性 35歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成12年2月4日 免状交付年月日 平成27年1月19日 免状有効期間満了日 平成32年2月3日 本船には、平成27年11月11日から乗り組んでいた。
死傷者等	なし
損傷	船首船底外板に破口及び凹損、船首から船体中央付近までの船底外板及びコルトノズルに擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風速 約2～3m/s、視界 良好 海象：波高 約20～30cm、潮汐 上げ潮の末期 日出時刻：07時00分 常用薄明開始時刻：06時34分
事故の経過	本船は、本件船長及び航海士Aほか4人が乗り組み、船首約3.4

	<p>m、船尾約4.1mの喫水で長崎県長崎市長崎港を出港し、西海市松島港へ向かった。</p> <p>航海士Aは、もう1人の航海士（以下「航海士B」という。）と共に、平成27年11月25日05時30分ごろ長崎市三重式見港沖で本件船長から船橋当直を引き継いだ。</p> <p>本船は、本件船長が06時10分ごろ西海市松島水道に入る手前で昇橋したが、航海士Aが、引き続き操船を行い、操舵スタンド後方に立って自動操舵から手動操舵に切り換え、GPSプロッター及び1.5海里レンジとした2号レーダーを使用し、約10.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で松島水道を北進した。</p> <p>本件船長は、松島東方沖の赤バナ曾根灯浮標付近で西海市瀬戸港からガット船らしき船が南進して来たので、機関の回転数を落として左舷対左舷で通過するよう航海士Aに指示した。</p> <p>本船は、06時20分ごろ約4.5knに減速して南進船と左舷対左舷で通過し、松島東北東方沖の松島水道舵掛瀬灯浮標を通過した頃、松島水道北口の松島水道コ瀬灯標（以下「コ瀬灯標」という。）に船首を向けて針路を定め、機関を回転数毎分約500とし、順潮流に乗じて約10.7knの速力で北西進した。</p> <p>本船は、松島北東方沖のワリ瀬灯浮標を通過したのちコ瀬の北方沖に向けて変針する予定であったが、航海士Aが、コ瀬周辺の水深等を海図で確認しようと思い、操舵スタンドのすぐ後方にある海図台の方に身体を向けて確認後、振り返って前方を見たところ、右舷前方至近にコ瀬灯標の白灯を認めて左舵を取ったものの、06時26分ごろコ瀬に乗り揚げた。</p> <p>本件船長は、A社に本事故の発生を連絡し、また、A社は、海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、僚船に引かれて離礁した後、同船にえい航されて瀬戸港沖に錨泊した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件船長及び航海士Aは、狭水道では船長が操船指揮をとらなければならないことを知っていた。</p> <p>航海士Aは、平成11年A社に入社後、引船の操船に従事し、また、松島水道の航行経験が50回程度あったので、本件船長と操船を交替したり操船の指示を受けたりしなくても、航行に不安を感じていなかった。</p> <p>航海士Aは、本件船長と乗り組むのは初めてであったが、それまで乗り組んでいた僚船では、松島水道での船長との操船交替場所が松島北方のコ瀬灯標北西方沖であったので、本事故当時もコ瀬灯標北西方沖まで自身が操船するつもりであった。</p> <p>本件船長は、松島水道に入る手前で昇橋したが、航海士Aが操船経</p>

	<p>験も豊富で松島水道の航行にも慣れているので大丈夫だろうと思い、コ瀬灯標北西方沖まで操船を任せ、その後松島港入港に備えて操船するつもりであった。</p> <p>本件船長は、航海士Bの航行経験が浅いので、船橋当直及び狭水道航行の勉強のため航海士Aと共に船橋当直につかせていた。</p> <p>航海士Aは、松島水道の航行に慣れており、定針後、コ瀬灯標までの距離を目視で確認すれば安全に航行できるものと思っていたので、目視でコ瀬灯標の灯光を確認し、コ瀬灯標までの距離を目測しながら航行を続けた。</p> <p>航海士Aは、コ瀬周辺の状況等については承知していたが、水深等を海図で再確認することとし、コ瀬まで距離があるので少しの間なら目を離しても大丈夫だろうと思い、06時25分ごろ後方の海図台の方を向いた。</p> <p>本件船長は、船橋後方で、本船が南進船と左舷対左舷で通過するまでは前方を見ていたが、その後は、増速を始めた頃に様子を聞きに来た機関長と船橋後部の階段の方を向いて話をしており、前方を見ていなかった。</p> <p>航海士Bは、本事故当時、航海士Aと共に海図を見ていた。</p> <p>本件船長は、昇橋後、自らも見張りをを行い、操船指揮をとっていればよかったと本事故後に思った。</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・海象等の関与</p> <p>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、松島水道を北西進中、航海士Aが、コ瀬灯標までの距離を目測に頼り、レーダー及びGPSプロッターで船位を確認していなかったことから、コ瀬まで距離があると思い、後方を向き海図を見て振り返ったところ、右舷前方至近にコ瀬灯標の白灯を認め、左舵を取ったものの、コ瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、松島水道の航行に慣れており、定針後、コ瀬灯標までの距離を目視で確認すれば安全に航行できるものと思っていたことから、レーダー及びGPSプロッターで船位を確認しなかったものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、コ瀬周辺の状況等については承知していたが、水深等を海図で再確認しようと思ったことから、後方の海図台の方を向いたものと考えられる。</p> <p>本件船長は、狭水道では船長が操船しなければならないことを知っており、松島水道に入る手前で昇橋したが、航海士Aが操船経験も豊富で松島水道の航行に慣れているので大丈夫だろうと思ったことから、コ瀬灯標北西方沖まで操船を任せ、その後松島水道入港に備えて</p>

	操船するつもりであったものと考えられる。
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、松島水道を北西進中、航海士Aが、コ瀬灯標までの距離を目測に頼り、レーダー及びGPSプロッターで船位を確認していなかったため、コ瀬まで距離があると思い、後方を向き海図を見て振り返ったところ、右舷前方至近にコ瀬灯標の白灯を認め、左舵を取ったものの、コ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>
参考	<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"> ・慣れた海域であっても、レーダーやGPSプロッターなどの航海計器等を使用し、常に船位を確認しながら航行すること。 ・航行中は、常時適切な見張りを行うこと。 ・予定航路の水路状況を事前に海図で確認しておくこと。 ・狭水道においては、船長が自ら操船するか又は操船指揮をとること。

付図1 事故発生経過概略図

