

船舶事故調査報告書

平成30年1月10日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

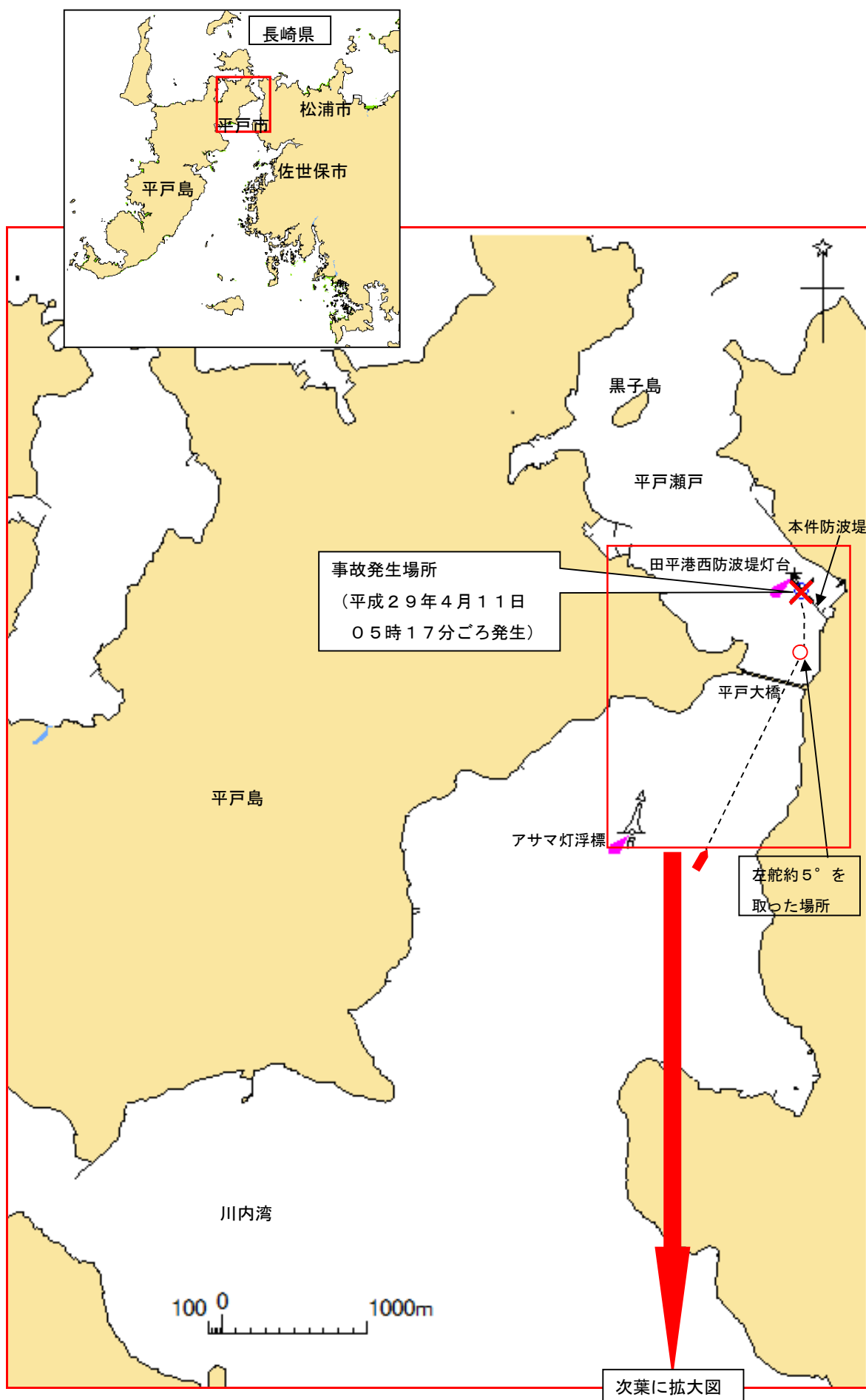
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成29年4月11日 05時17分ごろ
発生場所	長崎県平戸市 ^{たびら} 田平港の防波堤 田平港西防波堤灯台から真方位159° 125m付近 （概位 北緯33° 21.7′ 東経129° 34.5′）
事故の概要	貨物船 ^{エイチケイエルえいりゅう} HKL栄隆は、北北東進中、防波堤に衝突した。 HKL栄隆は、球状船首部の亀裂等を生じ、また、防波堤は、コンクリートの欠損等を生じた。
事故調査の経過	平成29年4月12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 HKL栄隆、498トン 140393、栄隆汽船有限会社 76.02m×12.10m×7.20m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成18年9月6日
乗組員等に関する情報	船長 男性 64歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年12月18日 免状交付年月日 平成25年11月11日 免状有効期間満了日 平成31年11月5日 航海士 男性 46歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成5年2月4日 免状交付年月日 平成24年12月26日 免状有効期間満了日 平成30年2月3日
死傷者等	なし
損傷	本船 球状船首部に亀裂、右舷ベルマウスに破損、右舷外板に凹損を伴う擦過傷 防波堤 コンクリートに欠損、防波堤上部の標識灯に倒壊
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北東、風速 約3m/s、視界 不良 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 北流約2.5ノット（kn）

	<p>日出時刻：０５時５７分ごろ</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長及び航海士ほか３人が乗り組み、鋼製厚板約３．８ｔを積載し、船首約１．８ｍ、船尾約３．４ｍの喫水で、熊本県長洲町長洲港を出港し、長崎県平戸市川内湾で投錨後、平成２９年４月１１日０５時００分ごろ広島県福山市福山港に向けて同湾を出発した。</p> <p>本船は、船長が、操舵スタンド後方に立ち、レーダー１台及びＧＰＳプロッターを作動させ、平戸瀬戸を操船した経験のない航海士に、同瀬戸を航行する際の注意点等を説明しながら操舵に当たり、約１１knの速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵により平戸市平戸島東方沖を北東進した。</p> <p>本船は、船長がアサマ灯浮標南東方沖で北北東に針路を定めて手動操舵とし、０５時１５分ごろ平戸大橋橋梁灯（Ｃ１灯）と東側陸岸（以下「右岸」という。）とのほぼ中央を約１３knの速力で通過した。</p> <p>本船は、レーダーを見た船長が、順潮流の影響を受けてふだんより右岸寄りを航行していることに気付き、左舵約５°を取って前路を見ていたところ、船首方に田平港の防波堤（以下「本件防波堤」という。）がぼんやりと見えてきたので、衝突の危険を感じて左舵約５０°を取ったものの、０５時１７分ごろ球状船首部右舷側が本件防波堤に衝突した。</p> <p>船長は、更に本船の右舷船首ベルマウス及び右舷船尾部が本件防波堤に接触しながら通過したので、乗組員に負傷者、浸水箇所の有無等の確認を指示し、主機の回転数を下げて北西進した後、平戸市黒子島南方で停船して１１８番通報を行った。</p> <p>本船は、自力航行が可能であったので、海上保安庁の指示で川内湾に戻って投錨した後、長崎県佐世保港で応急修理を行い、改めて福山港に向かった。</p> <p>（付図１ 事故発生経過概略図①、付図２ 事故発生経過概略図② 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、これまで平戸瀬戸を操船した経験が数十回あり、単独当直の際、レーダー及びＧＰＳプロッターで船位を確認しながら安全に航行していた。</p> <p>船長は、本船が平戸大橋を通過後、順潮流の影響を受けて圧流されることが分かっていたので、すぐに左舵を取るつもりであったが、航海士への説明に夢中になっていて左舵を取るのが遅れたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本船が右岸寄りを航行していることに気付いたとき、左舵約５°を取れば本件防波堤を安全に通過できると思ったが、もう少し舵角を大きく取ればよかったと本事故後に思った。</p> <p>航海士は、海図で事前に平戸瀬戸の状況を確認していたが、本件防</p>

	<p>波堤の存在をよく把握しておらず、また、船長が平戸瀬戸の航行に慣れていたので、船位の確認は船長が行うものと思い、船長の説明を聞きながら航路標識の灯光を見たり、メモを取ったりすることに気が取られていた。</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>あり なし あり</p> <p>本船は、平戸瀬戸において、約2.5knの順潮流時を北北東進中、船長が、ふだんより右岸寄りを航行していることに気付いたものの、舵角約5°で左転しようとしたことから、潮流に圧流されて本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、航海士に対して平戸瀬戸を航行する際の注意点等を説明することに意識を向けていたことから、約2.5knの順潮流による影響を失念していた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、平戸瀬戸において、約2.5knの順潮流時を北北東進中、船長が、ふだんより右岸寄りを航行していることに気付いたものの、舵角約5°で左転しようとしたため、潮流に圧流されて本件防波堤に衝突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、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通峡時には、潮流の影響を考慮し、操船に専念すること。

付図1 事故発生経過概略図①



付図2 事故発生経過概略図②

