

船舶事故調査報告書

平成30年12月19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	乗揚
発生日時	平成30年5月21日 00時10分ごろ
発生場所	長崎県佐世保港第1区（長崎県佐世保市弁天島北東方沖） 佐世保港弁天島灯台から真方位051°370m付近 （概位 北緯33°08.9′ 東経129°43.1′）
事故の概要	交通船第五 ^{おおとり} 鳳丸は、南進中、右転して浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	平成30年6月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	交通船 第五鳳丸、8.23トン 292-19681長崎、有限会社下田海事興業 10.68m (Lr) × 2.60m × 0.96m、FRP ディーゼル機関、169.00kW、昭和50年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 27歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成29年1月17日 免許証交付日 平成29年1月18日 （平成34年1月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底中央部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約199cm（佐世保）
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、米軍関係者2人を乗せ、錨泊中の船舶に送る目的で、平成30年5月21日00時00分ごろ佐世保港第3区の佐世保市口木崎 ^{くちまき} 北方沖に向けて同港第1区北部の米軍占有棧橋を出発した。 本船は、船長が、単独で操船に当たり、弁天島北東方沖を約10ノットの対地速力で手動操舵により南進中、接近し過ぎないように左舷方の前畑岸壁を注視しながら航行を続けていたところ、00時09分ごろ、ふと右舷船首方間近に佐世保港大瀬灯浮標の灯光を視認して佐

	<p>世保港前畑沖灯浮標に迫ったと驚き、船首方の陸岸への乗揚の危険を感じ、慌てて右転した。</p> <p>船長は、ふと灯光を視認した灯浮標北方沖に向かえたことで安心し、弁天島付近に散在する浅瀬と陸岸の間をふだんどおり航行していると思い込んで南西進中、00時10分ごろ異音とともに振動を感じて行きあしがなくなり、本船が浅瀬に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、乗船者の負傷の有無等を確認し、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>乗船者は、現場に到着した海上保安庁のゴムボートにより全員が救出された。</p> <p>本船は、船舶所有者が手配した作業船により満潮を待って引き下ろされた後、自力で航行して佐世保市の造船所に入渠した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.0mであった。</p> <p>佐世保港大瀬灯浮標の灯質は、毎8秒に1回のモールス符号Aの緑光で、佐世保港前畑沖灯浮標の灯質は、毎8秒に1回のモールス符号Bの赤光である。</p> <p>船長は、本船での佐世保港内の交通船業務に、約1年半前から船長として月に20～30日携わり、本事故発生場所付近の航行経験が300回以上あって弁天島周辺の水路事情を十分に承知していた。</p> <p>船長は、毎日7～8時間の睡眠を取っていたものの、本事故発生前に2日間行ったアルバイトが肉体労働だったことで、本事故当時、疲労が溜まっており、冷静な判断ができておらず、ふと右舷船首方に灯光を視認した佐世保港大瀬灯浮標を、ふだん、右転する際の目印としている佐世保港前畑沖灯浮標と勘違いしていたと本事故後に思った。</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 なし</p> <p>本船は、佐世保港第1区の弁天島北東方沖を南進中、船長が、左舷方の前畑岸壁を見ることに意識を向け、船位の確認を適切に行わずに航行を続けたことから、ふと右舷船首方間近に佐世保港大瀬灯浮標の灯光を視認して船首方の陸岸への乗揚の危険を感じ、急きょ右転して南西進し、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故発生前に肉体労働のアルバイトを行っていたことで、疲労が溜まり、意識レベルが低下して正常な判断力を喪失していたことから、ふと灯光を視認した灯浮標北方沖に向かって急きょ右転したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、佐世保港第1区の弁天島北東方沖を南進中、船長が、左舷方の前畑岸壁を見ることに意識を向け、船位の確認</p>

	<p>を適切に行わずに航行を続けたため、ふと右舷船首方間近に佐世保港大瀬灯浮標の灯光を視認して船首方の陸岸への乗揚の危険を感じ、急ぎょ右転して南西進し、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 航行中は、随時、周囲の航路標識の位置関係を確認するなど、船位の確認を適切に行うこと。 ・ 意識レベルが低下するほど疲労が溜まった状態では、ほかの乗組員と交替するなどして、自ら操船に当たることを避けること。

付図1 事故発生経過概略図

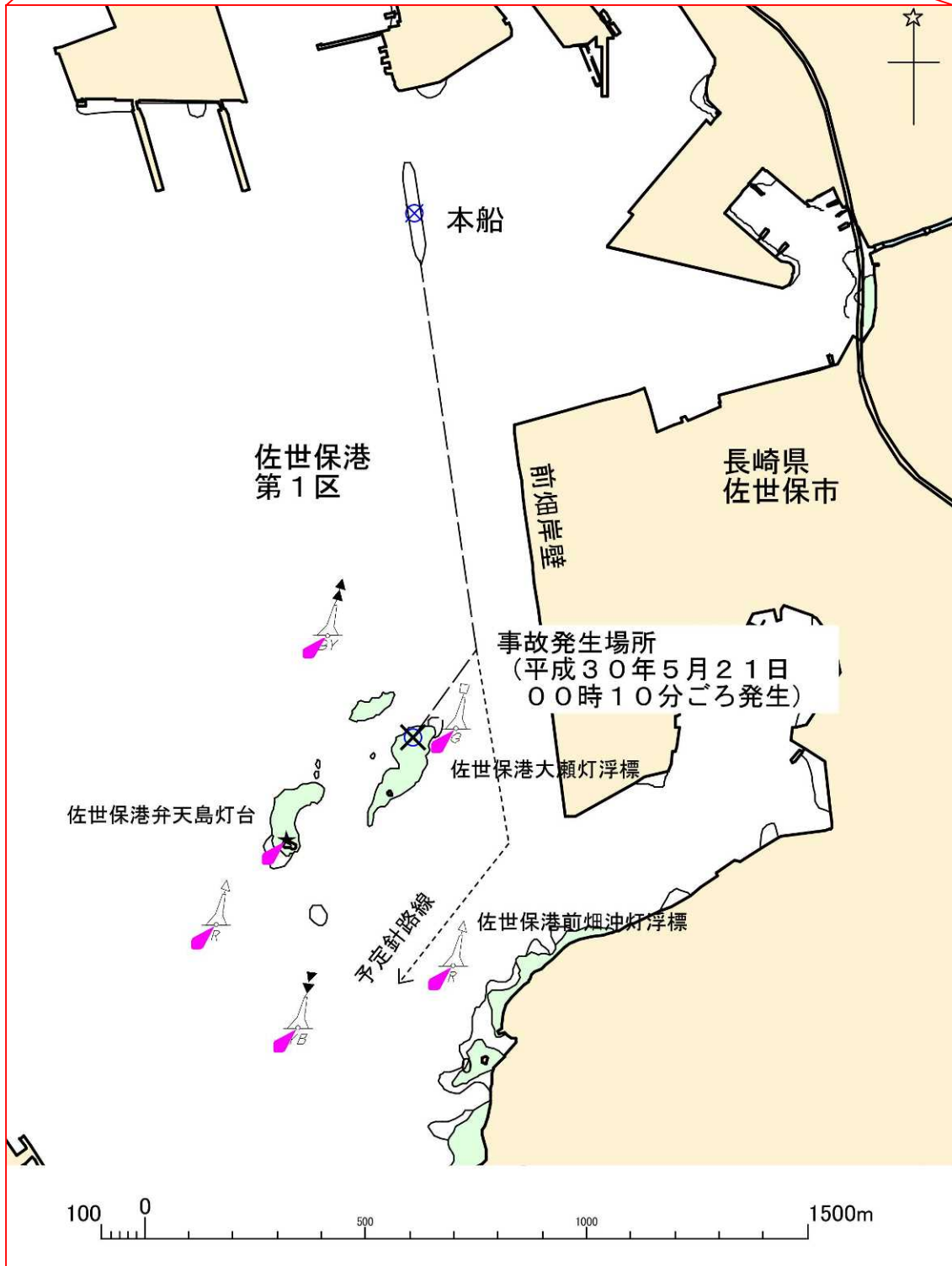
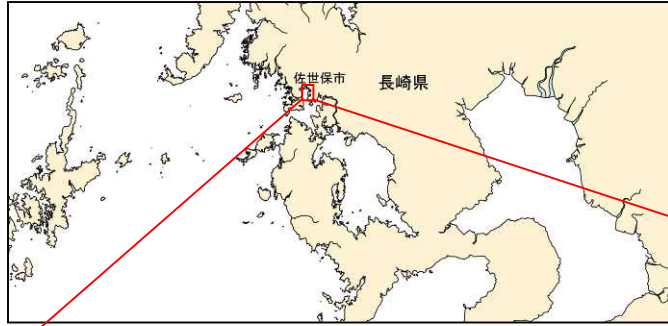


写真1 本船

