

船舶事故調査報告書

令和元年5月8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8月21日 02時05分ごろ
発生場所	長崎県平戸市黒子島南東岸（平戸瀬戸） 南風崎灯台から真方位291°560m付近 （概位 北緯33°22.4′ 東経129°33.8′）
事故の概要	セメント運搬船日南丸は、北西進中、黒子島南東岸の浅所に乗り揚げた。 日南丸は、左舷船底部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年8月28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	セメント運搬船 日南丸、749トン 133555、タイヨウ汽船株式会社（A社）、明峰汽船有限会社（船舶借入人）、エスオーシー物流株式会社（運航者） 62.67m（Lr）×11.20m×5.35m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成6年7月20日
乗組員等に関する情報	船長 男性 49歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成8年4月4日 免状交付年月日 平成28年12月22日 免状有効期間満了日 令和3年12月21日 航海士 男性 60歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年12月12日 免状交付年月日 平成28年11月8日 免状有効期間満了日 令和4年2月13日
死傷者等	なし
損傷	左舷船底部外板に破口、凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 北北西流約1.6ノット（kn）
事故の経過	本船は、船長及び航海士ほか5人が乗り組み、空船の状態、平成

	<p>30年8月20日17時00分ごろ福岡県^{かんた}苅田港に向け、平戸瀬戸を經由する予定で、熊本県^{やつしる}八代港を出港した。</p> <p>本船は、長崎県長崎市野母^の埼西方沖を北進し、21日01時30分ごろ前直者から引き継いだ航海士が単独の船橋当直に当たり、GPSプロッター、電子海図表示装置、1.5海里（M）レンジ及び2Mレンジとしたレーダー2台を作動させ、手動操舵により平戸大橋を通過した。</p> <p>本船は、約13knの対地速力で^{たびら}田平港西防波堤灯台南西方沖を通過する頃、航海士が、黒子島東方沖付近に漁船（以下「本件漁船」という。）の紅灯1個を認め、左舵を取って本件漁船から離れて黒子島に向かう針路とし、本件漁船の動きを見ながら航行を続けた。</p> <p>本船は、南風埼灯台西南西方沖付近で、平戸瀬戸の東寄りを南進していた本件漁船の船首方を通過した後、航海士が、黒子島東方沖を黒子島に沿って北東進することとして右舵を取ったものの、潮流の影響により左方に流され、02時05分ごろ黒子島南東岸の浅所に乗り揚げた後、そのまま航走し、乗り越えた。</p> <p>本船は、船長が、衝撃を感じて昇橋し、乗組員に損傷状況等を確認させ、本事故の発生を海上保安部に通報するとともに運航会社に連絡し、自力で航行して山口県下関市の造船所に向かい、仮修理を行った。</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>本船の喫水は、船首約1.8m、船尾約3.8mであった。</p> <p>A社の安全管理規程によれば、狭水道航行配置は、次のとおりであった。</p> <p>5-4-1 船長の直接指揮</p> <p>船長は、狭水道及びその付近等、船舶交通が著しく輻輳する海域を航行する場合は、船橋にあって自ら船舶を指揮しなければならない。</p> <p>航海士は、狭水道では船長が在橋して指揮をとらなければならないことを知っていたが、これまで、夜間、本船で平戸瀬戸を北進した経験が約20回あり、船長の休暇中には代行船長の職務をとっていたこともあり、船長には関門海峡での在橋しての指揮及び入出港操船等があって大変なので休んでもらおうと考え、自ら申し出て平戸瀬戸での単独の船橋当直に当たった。</p> <p>航海士は、八代港を出港後、船長と共に平戸瀬戸の潮流を確認し、本事故当時、順潮流であることを認識していたが、南進する本件漁船と安全にすれ違ってから右舵を取っても黒子島を安全に通過できると思っていた。</p> <p>船長は、ふだん狭水道で在橋して指揮をとっていたが、関門海峡での在橋しての指揮等に備えて先に休息を取ろうと思い、航海士からの</p>

	<p>申出を受けて平戸瀬戸の通航を航海士に任せることにした。</p> <p>船長は、海図W213（平戸島至<small>こしきじま</small>甑島列島）及びW193（平戸瀬戸）に予定針路線を記入していた。</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>あり</p> <p>本船は、順潮流の状況下、平戸瀬戸を北西進中、単独で船橋当直中の航海士が、黒子島東方沖の本件漁船を安全に通過してから右舵を取っても同島を安全に通過できると思い、本件漁船の動きを確認することに意識を向け、同島に向かう針路としたまま速力を保持した状態で航行を続けたことから、右舵を取る時機が遅れ、潮流の影響により西方に流され、同島南東岸の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士は、平戸瀬戸通過後の船長の職務に配慮し、船長に休んでもらおうと思ったことから、自ら申し出て平戸瀬戸での単独の船橋当直に当たったものと考えられる。</p> <p>船長は、関門海峡での在橋しての指揮等に備えて先に休息を取ろうと思ったことから、航海士からの申出を受けて平戸瀬戸の通航を航海士に任せたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、順潮流の状況下、平戸瀬戸を北西進中、単独で船橋当直中の航海士が、黒子島東方沖の本件漁船を安全に通過してから右舵を取っても同島を安全に通過できると思い、本件漁船の動きを確認することに意識を向け、同島に向かう針路としたまま速力を保持した状態で航行を続けたため、右舵を取る時機が遅れ、潮流の影響により西方に流され、同島南東岸の浅所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、他船の動向にのみ意識を向けることなく、適切な時機に転舵すること。 ・通峡時には、潮流の影響を考慮した操船を行うこと。 ・船長は、狭水道を通航する際、昇橋して自ら操船指揮に当たること。

付図1 事故発生経過概略図

