

船舶事故調査報告書

令和2年1月29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31年2月1日 19時50分ごろ
発生場所	福岡県糸島市灯台瀬 灯台瀬灯標から真方位333° 80m付近 (概位 北緯33° 39.4′ 東経130° 07.2′)
事故の概要	貨物船新松輝丸は、航行中、浅瀬に乗り揚げた。 新松輝丸は、船底外板の凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成31年2月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 新松輝丸、483トン 134469、株式会社大和商会 58.97m (Lr) × 13.00m × 5.90m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年3月29日
乗組員等に関する情報	船長 男性 45歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成8年5月30日 免状交付年月日 平成28年5月30日 免状有効期間満了日 令和3年7月2日 航海士A 男性 61歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成24年8月21日 免状交付年月日 平成29年7月14日 免状有効期間満了日 令和4年8月20日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に亀裂を伴う凹損、舵及び推進器に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約7.0～8.0m/s、視界 良好 海象：波高 2.5m、潮汐 上げ潮の初期 日没時刻：17時50分ごろ
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか3人が乗り組み、スラグ約1,250tを積載し、熊本県天草市崎津漁港に向け、平成31年2月1日1

5時30分ごろ、関門港小倉区を出港した。

本船は、出港後、1号レーダーを3海里（M）レンジ及び2号レーダーを1Mレンジでそれぞれコースアップ表示として作動し、GPSプロッターを使用し、約9ノットの対地速力で、船長が単独で操船を行い、航行した。

本船は、倉良瀬戸を通過後、自動操舵とし、17時ごろから航海士Aが船橋当直に当たり、灯台瀬（以下「本件浅瀬」という。）の南方を通過して平戸瀬戸北口に向けて、南西進した。

航海士Aは、左舷方の反航船を避けていたところ、船首方約3Mに灯台瀬灯標（以下「本件灯標」という。）の灯光を視認し、本件灯標の北方には浅瀬が広がっていないと思っていたので、本件灯標の北方を通過するよう約5°右転させた。

航海士Aは、しばらく、本件灯標の灯光が左舷船首方に見えていたので、そのまま左舷方に見て通過すると思い、主に周囲の航行船舶を注視ながら航行を続けていたところ、本件灯標との距離が約500mになったところで、灯光が再度船首方に見えてきたので、本件灯標の北方を通過するように更に約20°右転させた。

本船は、本件灯標の北方約100mに向かう進路となり、19時50分ごろ本件灯標の北方を通過したところで、船底付近に衝撃を受け、航海士Aが船長に連絡するとともに手動操舵に切り替えて舵輪を右舷方に回したが操舵装置が作動せず、再度衝撃を受けて停止した。

船長は、昇橋してGPSプロッターの画面を見たところ、小縮尺の表示になっていたため、大縮尺の表示とし、本船が本件浅瀬の上にいるのを認識した。（写真1、写真2参照）



写真1 本船が本件浅瀬に乗り揚げた状況（船首側から）

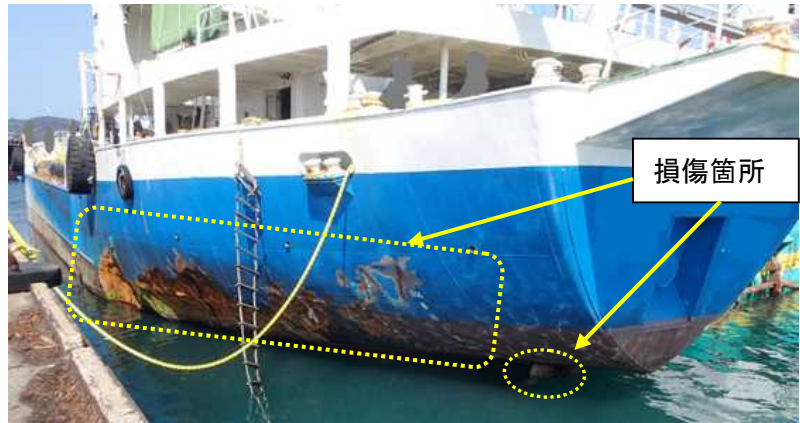


写真2 本船の損傷の状況

船長は、機関長に船首部及び機関室の船底付近に浸水がないことを確認させたが、本船が波を受けて船底付近に衝撃が続いたので、自ら機関室及び舵機室に行ったところ、舵取り機の部分が突出し、浸水が始まっているのを認めた。

船長は、横転などの危険を感じ、海上保安庁に本事故の発生を通報して乗組員の救助を要請し、乗組員と共に海上保安庁の航空機により救助された。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

本船の喫水は、本事故時、船首約2.9m、船尾約4.7mであった。

日本水路協会出版の航海用電子チャート new pec によれば、本件浅瀬は、糸島市碓石埼^{かつせき}から北西方へ約2.4Mのところ^かに位置し、5m以浅の浅瀬が、本件灯標の北方約150mに、西方約180mに、南西方約330mに広がり、水上岩が北方約140mまで連なっている。

本件灯標は、孤立障害標識^{*1}であり、灯質が群閃^{せん}白光、毎5秒に2閃光、灯高が13m、光達距離が5Mである。

航海士Aは、ガット船に、昭和50年ごろから甲板員(クレーンの操作員)として乗り組み、平成25年ごろから航海士として乗り組んでいた。

本船は、浅所などの避険線は設定されていたが、本航海における通航路が、よく通る航路であったので具体的な航路線が設定されていなかった。

船長は、航海士Aに船橋当直を引き継ぐ際、航海士Aが本航路の経験があったので、いつもと同じように本件浅瀬の内側(南側)を通過して平戸瀬戸に向かうように指示した。

*1 「孤立障害標識」とは、標識の位置又はその付近に岩礁、浅瀬、沈船等の障害物が孤立していることを示す標識をいう。

	<p>航海士 A は、本件浅瀬の付近を通航する際に、その北方及び南方のどちらも通航した経験があり、本船に乗り組んでからは、船長からの指示でほとんど本件浅瀬の南方を通航していたものの、常に安全に配慮して航行するようにとの指示も受けていたので、行き会い船の状況によっては、本件灯標の北方を通航することもあった。</p> <p>航海士 A は、これまで、本件浅瀬付近を航行する時には、本事故時も含め、GPSプロッターをほとんど小縮尺の表示にしており、その画面上の、本件灯標のある水上岩及び南方に拡張している等深線の図を見て、本件灯標の北方には浅瀬は広がっていないと思い込んでいた。</p> <p>航海士 A は、関門港に寄港時に自宅で休養しており、疲れや眠気はなかった。</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 あり</p> <p>本船は、碓石埼北西方沖において、西風で進路が南側に圧流される状況下、平戸瀬戸北口に向けて自動操舵で南西進中、単独で船橋当直中の航海士 A が本件灯標の北方に浅瀬が拡張しているのを知らずに、本件灯標から約 500 m の距離で右転し、本件灯標の北方約 100 m に向かう進路で航行を続けたことから、本件浅瀬の北部に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、本件浅瀬付近を航行する際、小縮尺の表示の GPS プロッター画面上の、本件灯標のある水上岩及び南方に拡張している等深線の図を見ていたことから、本件灯標の北方の水上岩及び浅瀬の範囲を正確に認識できず、拡張していないと思い込んでいたものと考えられる。</p> <p>本船は、航海士 A が船首方約 3 M に本件灯標の灯光を視認して約 5° 右転してから、本船が、約 7.0 ~ 8.0 m/s の西風により進路が南側に圧流されたことから、本件灯標及び本件浅瀬に向かう進路になり、灯光が再度船首方に見えてき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、碓石埼北西方沖において、西風で進路が南側に圧流される状況下、平戸瀬戸北口に向けて自動操舵で南西進中、単独で船橋当直中の航海士 A が本件灯標の北方に浅瀬が拡張しているのを知らずに、本件灯標から約 500 m の距離で右転し、本件灯標の北方約 100 m に向かう進路で航行を続けたため、本件浅瀬の北部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"> ・航海前、予定航路付近の水路調査を行い、浅所の詳細な状況を確認

	<p>認するとともに、航路線を設定すること</p> <ul style="list-style-type: none">・ 航海中、船舶が浅所の近くを通航するときは、GPSプロッターの表示は詳細を確認できる適切な範囲とし、浅所から十分に距離を離して航行すること。・ 航海中、風が強い時は、圧流の状況を連続で計測して、障害物などから確実に離れた進路を保持すること。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

