

船舶事故調査報告書

令和4年5月11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	令和3年9月2日 00時58分ごろ
発生場所	長崎県平戸市牛ヶ首北西岸 平戸牛ヶ首灯台から真方位020° 40m付近 (概位 北緯33° 22.6′ 東経129° 34.1′)
事故の概要	貨物船雄翔丸は、北東進中、干出浜に乗り揚げた。 雄翔丸は、球状船首部の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和3年9月2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 雄翔丸、499トン 144102、株式会社天草 SHIPPING（A社） 71.56m (Lr) × 12.00m × 7.23m、鋼 ディーゼル機関、735kW、令和3年4月
乗組員等に関する情報	船長 39歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成15年7月22日 免状交付年月日 平成30年4月23日 免状有効期間満了日 令和5年7月21日 航海士 73歳 四級海技士（航海）（旧就業範囲） 免許年月日 昭和55年1月11日 免状交付年月日 平成30年2月27日 免状有効期間満了日 令和5年4月5日
死傷者等	なし
損傷	球状船首部に亀裂を伴う凹損、船首部船底外板に凹損を伴う擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.3～0.5m、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 転流時
事故の経過	本船は、船長及び航海士ほか3人が乗り組み、空船の状態、令和3年9月1日15時30分ごろ岡山県倉敷市水島港に向けて熊本県長洲町長洲港を出港した。

	<p>航海士は、23時30分ごろ長崎県佐世保港西方沖で前直の船長から当直を引き継ぎ、操舵スタンドの前に立って単独で操船に当たり、電子海図表示装置及び4海里（M）レンジの1.5Mオフセンターとして、前方が約5.5M映るように設定したヘッドアップ表示のレーダーを作動させ、約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により本船を北進させた。</p> <p>航海士は、平戸大橋の南方0.6M付近で、平戸瀬戸通峡に備え、レーダーレンジを4Mから1Mに変更して手動操舵に切り換えた後、レーダー及び目視により針路及び船位を確認しながら続航した。</p> <p>航海士は、平戸瀬戸を北西進中、左舷前方に平戸市黒子島の島影を視認し、平戸瀬戸北口の東水道を航行する目的で、広瀬と鴨瀬灯浮標との中間付近に針路を向けようとして舵輪を右に約5分の1回転させて右舵約20°を取った。</p> <p>航海士は、間もなくして、レーダーで針路及び船位を確認しようと思ひ、舵を中央に戻したつもりで舵輪から手を離し、操舵スタンドの右隣に設置してあるレーダー画面に上体を向けて前傾姿勢をとり、同画面を見て航行した。</p> <p>航海士は、ふだん、本船が、黒子島東方沖で広瀬に向首した後、右回頭を続けて広瀬と鴨瀬灯浮標の中間付近に向首する態勢となるころ、広瀬と鴨瀬灯浮標の中間付近に向首した後も右回頭を続け、船首が鴨瀬灯浮標に近づいていく映像をレーダーで認めた。</p> <p>航海士は、レーダー画面から顔を上げて前方を見たところ、鴨瀬灯浮標の灯光（モールス符号緑光、毎8秒にB（-・・・））を正船首方に視認し、舵角指示器を確認したところ、右舵を取ったままであることに気付き、慌てて左舵一杯を取ったものの、2日00時58分ごろ本船が牛ヶ首北西岸に乗り揚げた。</p> <p>船長は、船長室で休息していたところ衝撃を受け、昇橋して本船が乗り揚げたことを知り、損傷状況及び乗組員に負傷がないことを確認した後、本事故の発生を海上保安庁に通報し、A社及び運航会社に連絡した。</p> <p>本船は、A社が手配した引船により引き出されて離礁し、平戸市川内湾に錨泊して海上保安庁の調査を受け、応急修理を行った後、佐世保港に入港した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録（抜粋）、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2.05m、船尾約3.70mであった。</p> <p>船長は、本船が平戸大橋を通過した頃、前方の様子を撮影する目的で船橋に設置されたライブカメラの映像を船長室で確認し、他船を見掛けず、潮流及び風浪の影響がなかったので、船長経験及び多数の平戸瀬戸通峡経験を有していた航海士1人で問題なく航行できると思</p>

	<p>い、平戸瀬戸の操船を航海士に任せることとし、昇橋しなかった。</p> <p>船員法（昭和22年法律第100号）第10条には、船長の職務及び権限について次のとおり規定されている。</p> <p>第10条（甲板上の指揮）</p> <p>船長は、船舶が港を出入するとき、船舶が狭い水路を通過するときその他船舶に危険の虞があるときは、甲板にあつて自ら船舶を指揮しなければならない。</p> <p>航海士は、平戸瀬戸の通峡経験が多数あり、過去にも1人で操船して通峡したことがあったので、船長に昇橋を求めなかった。</p> <p>航海士は、ふだん、転針する際、経験により舵輪を適宜に回して操舵し、レーダー及び目視で針路及び船位を確認して当て舵調整を行いながら操船しており、舵角指示器を確認しない状態で航行していた。</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>なし</p> <p>本船は、平戸瀬戸を北西進中、単独で操船中の航海士が、東水道に向けて右舵を取った後、舵を中央に戻したと思い込んで舵輪から手を離し、レーダー画面を見ながら航行を続けたことから、右舵が取られたまま右回頭を続け、牛ヶ首北西岸に向かう態勢で航行していることに気付かず、同岸に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>航海士は、転針する際、舵角指示器を確認しないまま漠然と操舵していたことから、舵を中央に戻したと思い込んだ可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、前方の様子を撮影したライブカメラの映像を船長室で確認した際、他船を見掛けず、潮流及び風浪の影響がなかったことから、船長経験及び多数の平戸瀬戸通峡経験を有していた航海士1人で問題なく航行できると思い、操船を航海士に任せることとし、昇橋していなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、平戸瀬戸を北西進中、船長が昇橋していない中、単独で操船中の航海士が、東水道に向けて右舵を取った後、舵を中央に戻したと思い込んで舵輪から手を離し、レーダー画面を見ながら航行を続けたため、右舵が取られたまま右回頭を続け、牛ヶ首北西岸に向かう態勢で航行していることに気付かず、同岸に乗り揚げたものと推定される。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故後、再発防止策として次の措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船長及び乗組員に対し、狭水道海域における船長の昇橋及び船橋当直の複数体制を徹底するよう指導した。 <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">・ 操船者は、転針する際、舵を中央に戻したとの思い込みを防ぐため、日頃から舵角指示器で舵角を確認すること。・ 船長は、狭水道を航行する際、昇橋して操船指揮に当たること。 |
|--|---|

付表 1 本船のAIS記録（抜粋）

時刻 (時：分：秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
00:50:33	33-21-19.7	129-34-19.2	017.9	013	11.3
00:51:04	33-21-25.3	129-34-21.1	013.7	009	11.3
00:51:33	33-21-30.7	129-34-22.3	004.4	358	11.2
00:52:03	33-21-36.3	129-34-22.1	351.0	340	10.9
00:52:35	33-21-41.6	129-34-19.6	329.2	325	10.8
00:53:03	33-21-45.9	129-34-16.5	328.6	327	11.1
00:53:34	33-21-51.1	129-34-13.1	331.9	331	11.4
00:54:03	33-21-56.0	129-34-10.1	333.0	332	11.5
00:54:34	33-22-01.4	129-34-06.9	334.2	333	11.6
00:55:03	33-22-06.5	129-34-04.0	334.3	333	11.7
00:55:35	33-22-11.9	129-34-00.9	334.8	334	11.7
00:56:03	33-22-17.1	129-33-58.3	342.2	347	11.6
00:56:35	33-22-23.1	129-33-57.4	002.5	006	11.3
00:57:03	33-22-28.3	129-33-58.4	014.9	023	11.2
00:57:34	33-22-32.9	129-34-01.7	044.4	033	10.0
00:58:04	33-22-37.0	129-34-04.9	044.8	061	9.4
00:58:33	33-22-37.8	129-34-06.5	114.5	063	0.0

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真 1 本船

